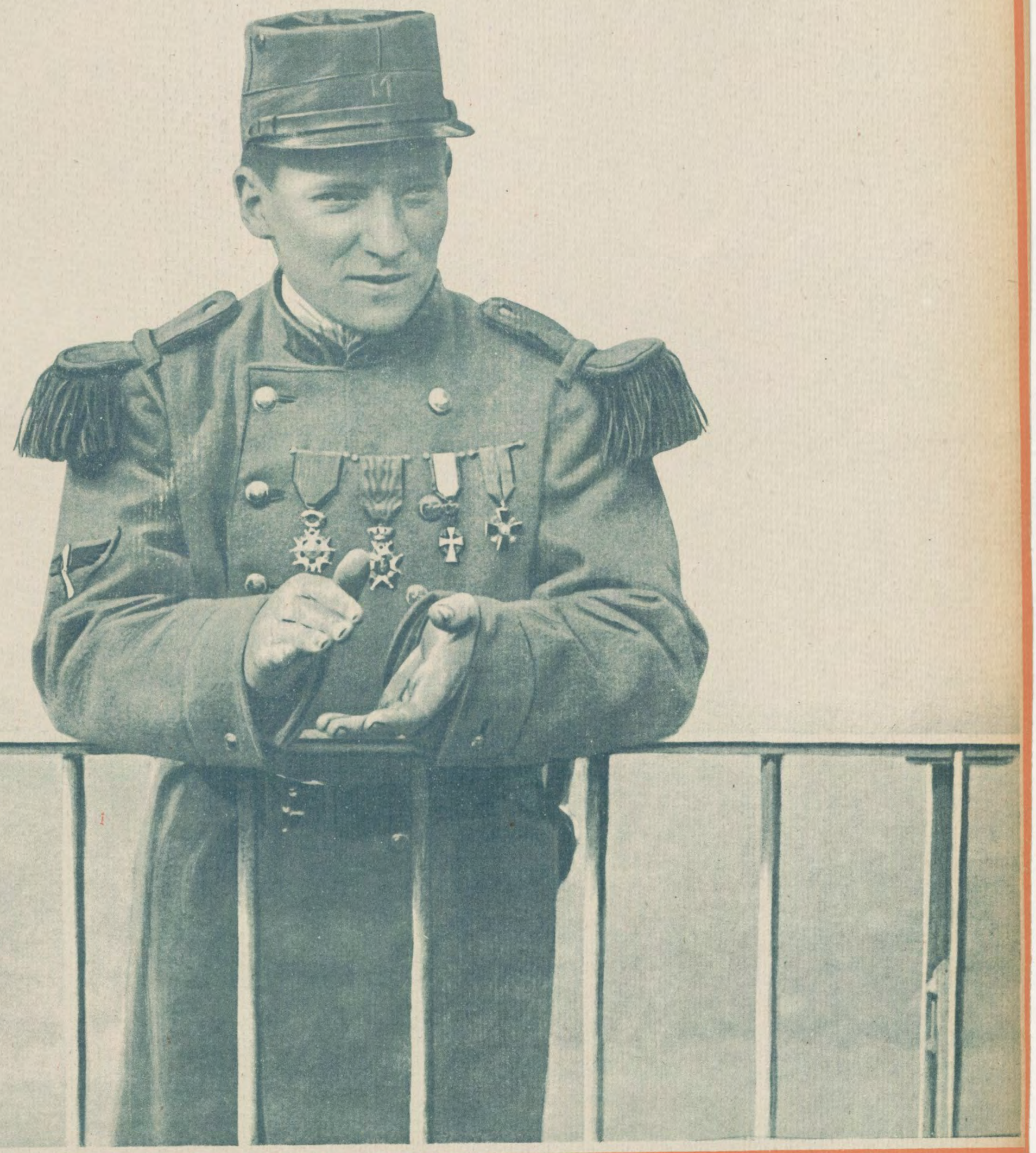
16e Année. — N° 789 — Le numéro : 50 centimes — EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70 — 1er Novembre 1913 — Tous les Samedis.

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : JEAN BOUIN

# VIE AU GRAND AIR



LE SAPEUR BRINDEJONC DES MOULINAIS

*Brindejonc des Moulinais, qui s'est attribué définitivement la Coupe Pommery* (monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnome), *se fait photographier, pour la première fois en sapeur, avec toutes ses décorations.*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Pour les abonnés et lecteurs des Publications Pierre Lafitte

# ·EXCELSIOR·

**a créé** un abonnement d'essai de 3 mois au prix de faveur de 8 fr. au lieu de 10 fr. pour leur permettre de constater que le Grand Illustré Quotidien est **LE PLUS COMPLET** des **Journaux français** puisqu'il donne, tous les jours, **PAR LE TEXTE ET PAR L'IMAGE**, les dernières nouvelles jusqu'à 3 heures du matin.

# ·EXCELSIOR·

**s'est classé** comme **le grand organe de la famille** méritant d'être répandu.

# ·EXCELSIOR·

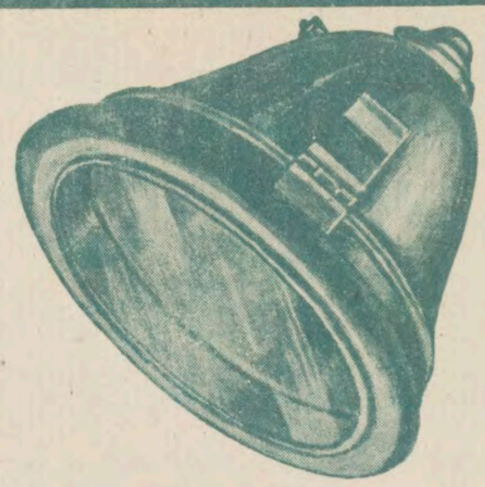
**offre aussi** à tout lecteur de la VIE AU GRAND AIR qui fera souscrire **deux abonnements nouveaux** à EXCELSIOR : **LA MONTRE "VIATOR"**, acier oxydé ;

à tout lecteur de la VIE AU GRAND AIR qui fera souscrire **cinq abonnements nouveaux** à EXCELSIOR : **LE BRACELET "REGINA"**, extensible, montre cylindre, 10 rubis, plaqué or poli ;

à tout lecteur de la VIE AU GRAND AIR qui fera souscrire **dix abonnements nouveaux** à EXCELSIOR : **LE CHRONO "PARISIS"**, montre extra-plate, à ancre, 15 rubis, spirale Bréguet, balancier coupé, plaqué or poli.

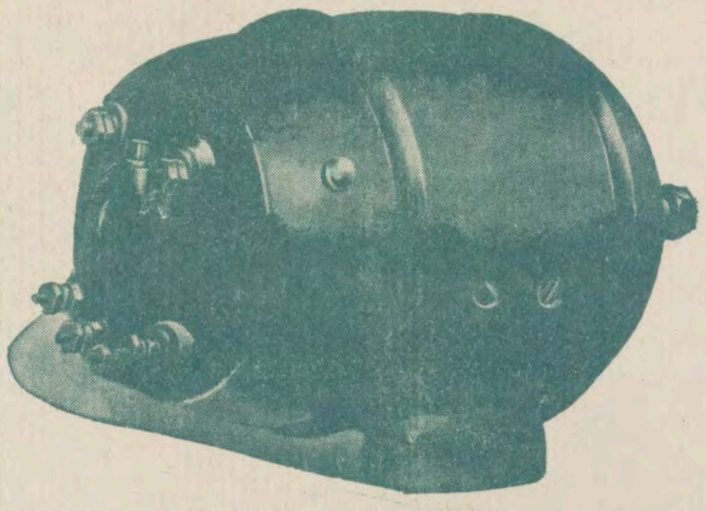


L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE des AUTOMOBILES



*rendu accessible à tous grâce à la*

# DYNAMO GABREAU



**Type : 12 volts complète**
**550** francs

avec : phares, lanternes, tableau et appareils de mesure, conjoncteur, disjoncteur, accumulateurs. 60 ampères-heure.

**Type : 8 volts complète**
**390** francs

*GABREAU*, 91. Rue Lafayette, **Paris** = Tél. Central 45-30
**Ateliers de Montage :** 12. Rue de Courcelles, LEVALLOIS (Seine)
*Catalogue franco sur demande*



PIERRE LAFITTE & Cie

# MON YSTÈME

lus efficace méthode de culture physique
par **J.-P. MULLER**

ORCE LA SANTÉ
Pour les Femmes
Pour les Enfants
Le volume : **3** francs

EN VENTE PARTOUT



## VOULEZ-VOUS ÊTRE BEAU, FORT & EN BONNE SANTÉ

**apte à pratiquer n'importe quel sport sans aucun inconvénient pour vos organes ?**

Faites de la Culture physique aux Ecoles du

**Professeur DESBONNET**

Leçons à domicile pour hommes et enfants. Leçons pour dames (à l'école ou à domicile par personnel féminin). Leçons par correspondance pour la province et l'étranger.
*Envoi franco de la Brochure explicative*
*Les Visiteurs sont admis.*

**le Fondateur de la culture physique**
**28 années de pratique**
**et d'expérience journalière**

**48, Faubourg Poissonnière, Paris**
Téléphone : **125-03**
**Ecole pour Hommes. Ecole pour Dames**
**Ecole pour Enfants**

# ESSUYAGES ASEPTISÉS

*En vente partout*

# VERDICUS

EN BOITES de 1 Kilo.

3 QUALITÉS
*.couleurs. blancs. .Serviettes.*

LA PREMIÈRE HUILE DU MONDE


## OFFICIERS MINISTÉRIELS

3 Maisons à Paris (XVe) **AV. FÉLIX-FAURE**, 60, 60 *bis*, 62. Rev.b.13.482 fr. 11.882 fr., 11.842 fr. Cces : 264 m., 263 m. et 241 m. M. à p. par lot : 110.000 fr. Adj. en 3 lots. Ch. Not., Paris, 4 nov. S'adr. à Me HENRY HÜE, not., 19, bd de Courcelles.

**NEUILLY** (Seine). Maison 6, r. Louis-Philippe. Cce. 384 m. Rev. 18.770 fr. M. à p. 250.000 fr. Adj. le 20 novembre en l'étude de Me BRAULT, notaire.

Vente au Palais, Paris, 6 novembre 1913, 2 heures,
**PROPRIÉTÉ A CHATENAY** (Seine) lieu-dit *Malabry*,
6, allée Fallot. Cont. : env. 700 m. M. à p. 2.000 fr.
S'ad. Mes LÉVEILLÉ-NIZEROLLE, avoué à Paris. BACHELEZ, notaire à Meudon.

VILLE DE PARIS
A adj. sur 1 ench., Ch. Not. Paris, le 18 nov. 1913.
**TERRAIN Bd RASPAIL et Rue du BAC**
Surf. 719 m. 57. M. à p. 600 fr. le m. S'ad. à Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS et DELORME r. Aubert, 11, *dép. ench.*

PIERRE LAFITTE ET Cie

## SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

# La Chasse à Tir

Par CUNISSET-CARNOT

EN VENTE PARTOUT


## SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

pour favoriser le développement du Commerce en France
SOCIÉTÉ ANONYME — CAPITAL 500 MILLIONS
SIÈGE SOCIAL ; *54 et 56, rue de Provence*
SUCCURSALE-OPERA ; *25 à 29, boul. Haussmann* } à Paris

**Toutes opérations de Banque et de Bourse**

*SERVICE DE COFFRES-FORTS*

**1066 Succursales et Agences à Paris, en Province et Étranger**

AGENCES : à *Londres*, 53, Old Broad Street. — Bureau à West-End, 65-67, Regent Street et à *Saint-Sébastien* (Espagne) ; Correspondants sur toutes les places de France et de l'Etranger.

CORRESPONDANT EN BELGIQUE :
**Société Française de Banque et de Dépôts**
BRUXELLES, 70, rue Royale. — ANVERS, 74, place de Meir.
OSTENDE, 21, avenue Léopold.



FAUTEUILS-ROULANTS POUR MALADES

**DUPONT**

**10, rue Hautefeuille**
**PARIS (VIe**
Télép. 818-67
*Catalogue franco*

16e Année. — N° 789. Le Numéro : 50 Centimes. 1er Novembre 1913. — Tous les Samedis.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

# VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. .. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. .. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
*Les abonnements peuvent se payer en deux fois.*

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
*Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.*

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numeros spéciaux et de nombreuses primes
*Liste des primes envoyée franco sur demande.*

**LE DÉPART DE DAUCOURT ET DE SON PASSAGER POUR LE CAIRE**

*L'excellent aviateur Daucourt, avec M. Roux comme passager, est parti de Paris, le 21 octobre, pour se rendre au Caire. C'est à M. René Quinton, président de la Ligue Nationale Aérienne, que nous devons cette noble initiative, de vouloir tracer dès à présent les grandes routes de l'air. Malheureusement, Daucourt n'a pas été favorisé par le temps et a dû s'arrêter en route, à plusieurs reprises, par suite de la brume qui l'empêchait de repérer son itinéraire.*

**UNE PHASE DU MATCH QUI OPPOSA, EN JANVIER DERNIER, LES FRANÇAIS AUX SUD-AFRICAINS**
*A Bordeaux, le 11 janvier dernier, l'équipe de France rencontra le redoutable team des Sud-Africains, elle opposa une bonne résistance. Ses avants furent particulièrement courageux; néanmoins, les Springboks marquaient 38 points, alors que nos représentants ne réunissaient qu'un essai et un but.*

# OÙ EN SOMMES-NOUS EN RUGBY?

PAR JACQUES DEDET

Avec les premiers froids, la saison du rugby a repris. Dans leur ardeur juvénile, les joueurs sont revenus à leurs amours, tandis que les spectateurs passionnés vont à nouveau envahir les circuits de la pelouse et du pesage.

Le Rugby s'est vulgarisé d'une façon que nul ne peut nier, le nombre des équipes croissant chaque jour, et le public venant de plus en plus nombreux aux matches à lui offerts. Mais quels progrès avons-nous faits et que pouvons-nous attendre de l'année qui vient ?

Si l'on compare le rugby tel qu'on le joue à l'heure actuelle à celui que pratiquaient les joueurs il y a dix ans environ, il saute aux yeux qu'ils n'ont entre eux rien de comparable et sauf grand parti-pris, chacun doit reconnaître la supériorité du jeu présent. Les progrès cependant ont été certainement moins nets ces trois dernières années qu'ils ne l'avaient été lors du début de la vulgarisation du rugby, la quantité des joueurs ayant augmenté de façon considérable sans que la qualité s'en accroisse proportionnellement. A cela une raison simple : c'est que les progrès, en quelque sport que ce soit, sont faciles à accomplir du mauvais au médiocre, plus difficiles du médiocre au bon, et très lents, quelque bonne volonté et courage que l'on y mette, du bon au meilleur.

Aussi, semble-t-il que la France ait ces temps derniers piétiné sur place et ne se soit guère rapproché en perfection de nos initiateurs les Anglais.

L'an dernier, en effet, la saison internationale fut loin d'être brillante. Notre premier match contre l'équipe nationale d'Ecosse fut, pour la plupart des spectateurs, une grande déception, et peut-être peut-on penser que la réception chaleureusement hostile faite à l'arbitre tint un peu de ce chauvinisme trop confiant et de l'accueil moqueur que lui fit M. Baxter, de mémoire immortelle, dans ses sourires énervants et maladroits. La rigide Ecosse nous ayant puni de notre audace, nous ne jouerons pas cette année contre ses représentants, et nous n'irons pas sur ce terrain d'Inverleith qui a vu déjà deux jolies déroutes françaises... *quorum pars magna fuit*...

De même, fûmes-nous tout à fait déçus de l'exhibition réellement piteuse que fit l'équipe de France en Irlande, au petit village de Cork, si calme et accueillant, et aussi, plus à tort peut-être, de celle de notre quinze sur le terrain de Twickenham, témoin déjà d'une grande déroute. Pour ma part, je pense que si notre échec contre l'Irlande ne trouve de raison que dans notre mollesse ce jour-là, et dans la répugnance que chacun mettait à arrêter le ballon mené par les solides pieds irlandais, notre défaite contre l'Angleterre fut moins honteuse et plus digne d'excuses.

La forme de nos deux adversaires était loin d'être la même, et la valeur des porteurs de la rose, l'emportait et de loin dans l'ensemble sur celle des hommes au maillot vert orné de trèfle. Le seul match qui donna un résultat honorable fut celui qui se joua au Parc des Princes contre l'équipe représentative du Pays de Galles. Ce jour-là, notre équipe nationale fit une très belle partie, et, grâce aux deux splendides essais marqués par Faillot et André, frisa de bien près le match nul. Elle ne sut pas malheureusement résister à l'assaut furieux des rouges Gallois et finalement, succomba de bien peu.

Ces quatre défaites nous mirent en queue de liste sur le tableau international, à cette place de déshonneur que beaucoup espéraient voir occupée par d'autres que par la France.

Ces défaites dans les matches entre nations prouvent que nous sommes encore loin de pouvoir nous mesurer avec les équipes de Grande-Bretagne, avec grande chance de succès; par là, il faut entendre que la seule chose que nous puissions espérer est de remporter cette année une victoire dans les trois matches que nous avons à disputer, mais que nous ne pouvons encore lutter à chaque match avec chance de vaincre. Le succès viendra de circonstances qui favoriseront notre équipe, ce qui n'a pas été souvent le cas jusqu'ici.

Cela est bien peu, doivent penser quelques-uns, d'être obligés de compter sur les circonstances extérieures, que d'aucuns appelleraient hasard, pour sortir victorieux de nos luttes. Il est aisé de répondre qu'au temps jadis, quelles qu'eussent été les circonstances, et si grand et si favorable qu'eût été le hasard, nous n'aurions jamais eu cependant la moindre chance de vaincre.

Ainsi donc, envisageant de loin la série de nos matches entre nations, et se les remémorant aussi parfaitement que possible, il appert que nos progrès sont incontestables, bien que l'amertume des défaites successives puissent nous faire penser à ce sujet, au moment même où nous venons de les recevoir.

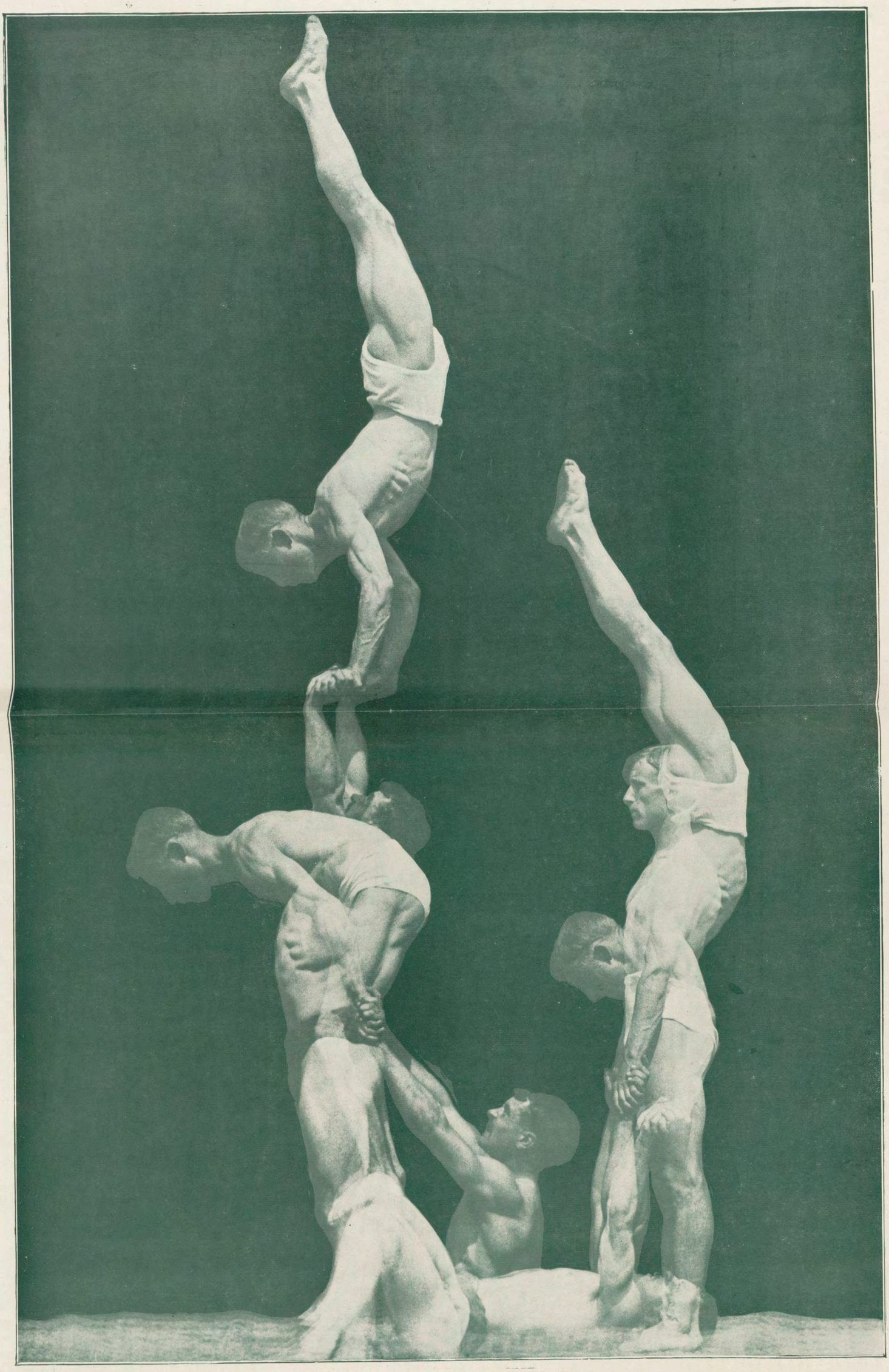
La progression seule suivie par les équipes anglaises depuis le passage des teams coloniaux néo-zélandais et africains sur leur territoire est la cause de la distance qui nous sépare encore d'elles. Le Pays de Galles qui manque d'hommes et qui depuis le temps des Gwinn Nicholls, des Morgan et des Gibbs, est loin d'avoir accompli des progrès remarquables, se voit chaque année mis en danger par la France ; à Paris, en 1911, les Gallois ne marquent que trois essais contre nous, après avoir fait match nul dans la première mi-temps, et avoir abusé, peu chevaleresques, des droits que leur donnaient les règlements. L'an dernier, au Pays de Galles, l'équipe nationale de France menace jusqu'au coup de sifflet final les joueurs de la Principauté, qui sortent, vainqueurs heureux, avec le score de 14 à 8. Cette année enfin, la victoire n'est arrachée à nos représentants que dans l'ultime minute de la seconde mi-temps.

Tout au contraire, l'Irlande et l'Angleterre surtout, qui a fait de très gros progrès, prennent sur nous des victoires beaucoup plus nettes qu'autrefois et nous font payer à gros intérêts les scores de 8 à 3 et de 11 à 3, que nous avions acquis jadis au Parc des Princes.

Dans l'ensemble il y a progrès, disons-le vite pour le croire, mais combien ils semblent peu importants, dès que nous jouons dans un match contre nations, si on les compare à ceux que semble dénoter la force actuelle des équipes de club existant en France.

## PARIS ET LA PROVINCE

Si vous permettez, je ferai une grande distinction entre les progrès faits par les équipes parisiennes et ceux faits par les teams provinciaux. A Paris, je pense que les équipes de l'heure actuelle ne sont pas meilleures, quelques-unes même moins bonnes et assez nettement, que celles d'il y a trois ou quatre ans. Le Sporting, néanmoins, doit



**L'ÉQUILIBRE DE MAINS A MAINS CHRONOPHOTOGRAPHIE**

*L'athlète, quel que soit le sport qu'il pratique, doit savoir discipliner son effort et l'exprimer par un minimum de gestes, à la fois d'une utilité précise et d'une allure élégante. L'image composite que voici fixe les différentes phases de l'équilibre mains à mains et détache, en soulignant, la pureté d'exécution, les attitudes essentielles et la progression de cet exercice de tapis. Ce document est extrait de la curieuse série de chronophotographies que nous devons à l'obligeance de l'École de Joinville. Nous en donnerons de nouvelles dans notre prochain numéro double, consacré au* Style dans les sports, *qui paraîtra le 15 novembre.*

Supplément au nº 789 de la *Vie au Grand Air.*

**LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RUGBY DE 1912**

*Les Bayonnais ont innové une méthode de travail qui s'adapte parfaitement à leur tempérament. Parviendront-ils, cette année, à s'attribuer le Championnat de France comme ils le firent l'an dernier?*

être félicité des efforts qu'il fait pour éduquer des hommes nouveaux qu'il prend dans son propre sein. Peut-on aussi plaindre le Stade de ne pas trouver dans ses équipes inférieures les éléments nécessaires pour profiter des sacrifices que s'impose le Club, et féliciter le Sporting Club de Vaugirard d'avoir fait naître un élément nouveau et jeune au terne firmament du Rugby parisien? Les compliments faits, que l'on pourrait dire de condoléance, il faut répéter la nullité relative des équipes de Paris par rapport à celles de la province, et regretter qu'aucune étoile nouvelle ne soit venue remplacer, celles qui peu à peu ont pâli, mais luttent encore par indigence d'éléments neufs. Montrez-moi, parmi les jeunes, un gars qui ait l'étoffe de Lane, il y a quatre ans, ou de Vareille à la même époque : citez-moi un jeune qui vaille Theuriet? L'heure actuelle nous a décelé quelques athlètes qui se servent de leurs qualités avec fruit sur un terrain, mais elle ne nous a pas apporté de solides et bons joueurs de rugby, comme les Borchard, les Duval, les Hubert, etc.

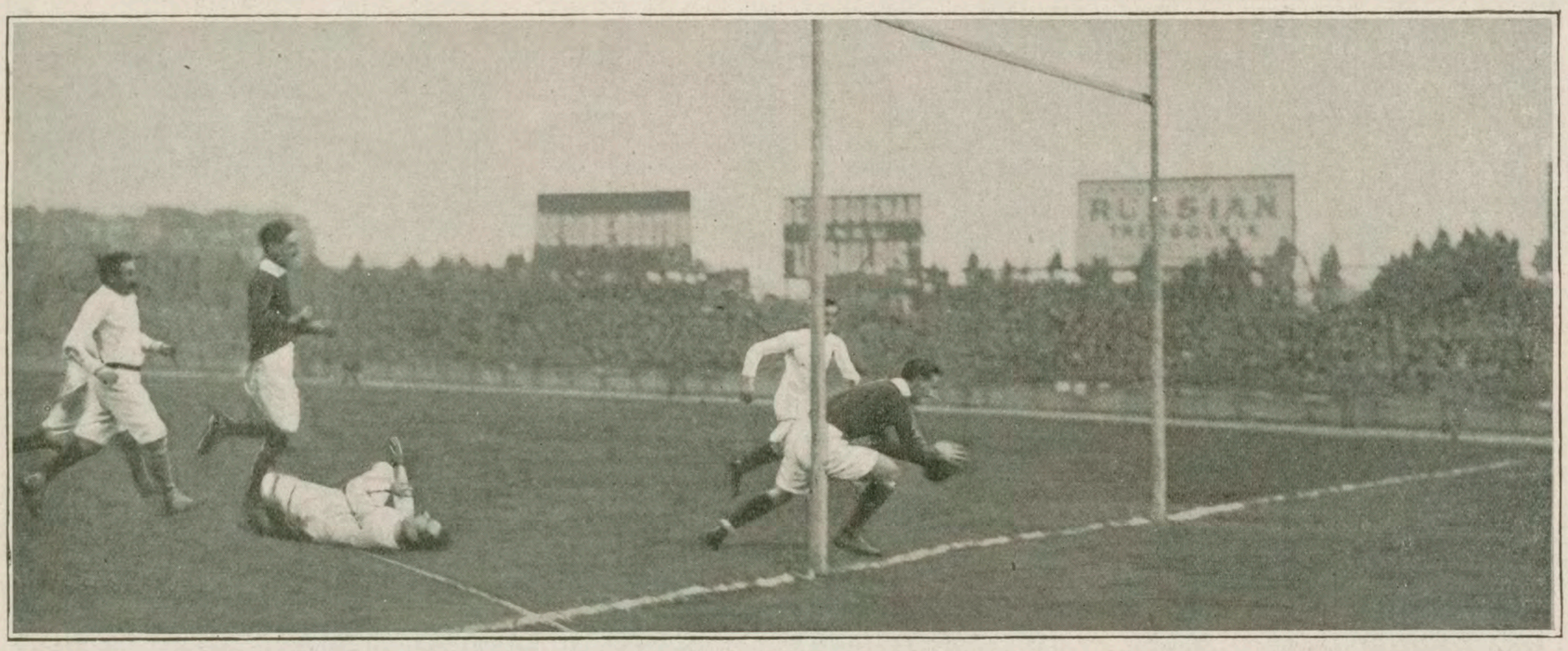
En province tout au contraire, une pléiade d'excellents joueurs a surgi comme par enchantement, et de tous les coins du Midi sont nés des footballeurs de mérite. Le Midi seul ou presque, en effet, s'est montré en grand progrès et je ne vois guère quel nouveau grand joueur se soit formé ces temps derniers au Havre, à Lyon, à Nantes. Compiègne a progressé dans son ensemble, mais n'a pas non plus fourni beaucoup d'étoiles.

Les années ne sont pas encore très lointaines où Bordeaux puis Toulouse étaient du Midi les deux seules villes où l'on pratiquât, avec quelque succès, le rugby. En ce temps-là, le S. B. U. C. fit, un certain nombre d'années durant, sentir aux équipes de la capitale une supériorité que sa répétition rendait incontestable sinon incontestée. Cette année encore, l'équipe du S. B. U. C. ne fut battue que dans sa demi-finale après une énergique défense et ce par les futurs champions de France. Toulouse de son côté, possesseur du trophée, perdit par sa faute, plus que par son infériorité sportive, son match contre les Bordelais, et montra durant la saison une équipe, somme toute, très redoutable. Tarbes montra un quinze fameux et Bayonne, enfin, nous sortit un team d'une allure remarquable. Dans tous les coins de ce Sud-Ouest, sont écloses des équipes et dans tout ce Midi voient le jour chaque année de vrais et bons rugbyers. Périgueux! Perpignan! Libourne! Non seulement encore faut-il dire que les hommes sont nombreux, mais encore qu'ils créent des méthodes nouvelles.

L'Aviron Bayonnais, principalement, a adapté à la valeur intrinsèque de ses équipiers basques, petits, rablés, aux muscles souples, une manière de jouer, bien à elle, très distante de la façon anglaise. Méprisant certaines phases du jeu, mêlée tournée, et dribbling, peu conformes à leur tempérament, développant au contraire à l'infini certaines autres, telles que la passe, transformant le rugby, l'adaptant tout en se soumettant à ses règles, à leur tempérament collectif, donnant à chacun dans le match la plus grande possibilité d'user de l'effort individuel, sans léser l'intérêt général de l'équipe, les basques ont créé leur jeu. N'ont-ils pas mieux fait que d'essayer de plier leur caractère fantasque à des combinaisons de jeu, établies pour le meilleur rendement de caractères froids et pondérés, souvent à l'excès? D'avoir saisi et deviné qu'il valait mieux trouver une autre manière de jouer que celle instituée, semblait-il, immuablement par les Anglais, pour eux-mêmes, n'est-il pas admirable de perspicacité, alors qu'ils auraient pu, élèves dociles, longtemps croupir et courir après une forme insaisissable en voulant se soumettre à des lois qui n'avaient pas été créées pour des gens de leur sang. D'autant plus, doit-on rendre hommage à ces Bayonnais qui ont innové, qu'on a été plus incrédule, sur le résultat de leur innovation. A côté de l'ancien champion de deuxième série sont groupés d'autres clubs de

**L'ÉQUIPE DE L'AVIRON BAYONNAIS**

*De gauche à droite; en haut: Yssalde, J. Forgues, Domercq, Fortis, Dascau, Iguinitz, Vignon, F. Forgues. — Au milieu: Charlé, Pœydebasque, Fouillassard, Labaste. — En bas: Roë, Lasserre, Hedembaigt.*




**LE DERNIER MATCH FRANCE-ÉCOSSE. — LE PREMIER ESSAI DES ÉCOSSAIS**

*Il y a près de trois ans, à Colombes, nos hommes battirent les Écossais par 16 points à 5. Ceux-ci prirent une brillante revanche, puisque le premier janvier dernier, au Parc des Princes, ils triomphaient par 21 points a 3.*

valeur... Pau, Lourdes, Biarritz... et de tout cela sont sortis de nouveaux et bons joueurs. Tandis que Paris marquait le pas, la province produisait. Voyant là le résultat d'un travail plus sérieux, et d'un entraînement mieux suivi, je ne crois pas m'avancer beaucoup. Et quoique reconnaissant toutes les difficultés que le Parisien rencontre quand il veut s'entraîner, et que tout homme rencontre s'il veut rester purement un amateur, je ne puis que féliciter la province sur le résultat obtenu. Elle nous a donné Boyau, De Beyssac, Dufau, Tavernier, Jaurreguy, Dutour, Caujolles, Larribau, Forgues, ses frères et ses amis.

Là donc, sans hésitation possible, on peut affirmer que les progrès ont été très grands et qu'à l'heure actuelle, la province a très nettement pris le pas devant Paris. Il est à souhaiter qu'elle lui indique une voie aussi bonne que celle que lui a montrée la capitale.

## LES ÉQUIPES DE CLUB

La France est arrivée à posséder ainsi un grand nombre d'équipes de club ayant une très réelle valeur. De l'avis de tous les joueurs des clubs anglais venus en notre pays, nos équipes premières sont en valeur relative bien supérieures à nos équipes nationales. A cela, on peut donner une explication assez plausible. Le manque de force de nos équipes nationales vient de la diversité des joueurs qui s'y trouvent. Individuellement, tous ces joueurs possèdent des qualités très suffisantes pour faire des internationaux. Dans leur club, ils jouent tous de façon remarquable, et toujours au mieux de l'intérêt collectif de l'équipe. Ne voilà-t-il pas que devenant titulaires dans l'équipe nationale, ils laissent de côté leurs bonnes habitudes et ne peuvent s'entendre avec leurs voisins, excellents joueurs comme eux, et comme eux « élite » de leur propre club. La France n'est pas assez vieille encore au rugby, les joueurs ne sont pas assez assimilés à ce jeu, pour pouvoir au jour dit, se débarrasser assez l'un l'autre des habitudes prises, dans la mesure nécessaire à l'entente générale ; et dans ce défaut, j'engloberai surtout cette fois les joueurs du Midi, les vrais méridionaux, dont le feu souvent excessif gêne les joueurs plus calmes, et peu habitués à un tel entrain. Ainsi, la faiblesse de nos équipes nationales vient-elle du manque d'homogénéité ; n'est-il pas vrai qu'au cours de tous les matches internationaux, nos adversaires marquent leurs essais sur des fautes de notre équipe non rachetées par quelque combinaison fortuite, mais instantanée, comme le cas se présente couramment dans nos clubs ? Faute commise est vite réparée d'ordinaire entre gens qui se connaissent ; il n'en est pas ainsi dans les équipes de France. Seuls les vieux joueurs expérimentés sont capables de deviner, peut-on dire, le mouvement à faire pour sauver la situation, mais non pas les nouveaux venus au rugby, si brillants soient-ils par ailleurs. Chez ces jeunes, ce sentiment n'existera que par la suite, alors que dans quelques générations, les aînés, éduqués par leur propre expérience, l'auront gravé dans leurs têtes.

Ce manque d'entente existe surtout entre deux castes de joueurs : les uns froids, raisonnés, un peu lents mais précis, au jeu anglais ; les autres vifs, primesautiers, emballés, impulsifs, brillants, au jeu français, peut-on dire.

Dans un article paru, ici même, au mois de mars, l'Anglais Vayle, nous conseille de ne pas imiter les Anglais et de ne pas prendre leur façon de jouer, la déclarant presqu'imperfectible. Il a été frappé, à ce qu'il ressort de ses dires, de la fougue, de l'allant du joueur français et il pense que celui-ci peut retirer beaucoup plus de bénéfice, du libre exercice de ces qualités, qu'il n'en tirerait en essayant de les dominer et de les assagir. Je pense, en effet, que les qualités innées des Français dans l'attaque et aussi dans la défense, quand ils le veulent bien, sont très supérieures à celles que possèdent les Anglais, et je ne suis pas loin de croire maintenant que c'est en essayant de les développer au maximum que l'on arrivera aux meilleurs résultats. Malheureusement, ce style français n'existe pas dans toute la France et quand, comme cela se produit dans toute équipe nationale, ce style se trouve en concurrence avec le style classique, il y a choc ; l'ardeur de l'un agace et dérègle le calme de l'autre, et de l'union mal consommée de ces deux styles si différents naissent les trous par où passent les essais de nos adversaires. Le nombre des essais laisse à croire que les trous sont grands.

## COMMENT FORMER L'ÉQUIPE DE FRANCE ?

Devant cette mésentente entre les tempéraments Nord et les tempéraments Sud, beaucoup pensent, qu'il serait peut-être préférable de faire représenter la France par son équipe champion. Il y a évidemment là une erreur assez grossière, car sauf des années exceptionnelles, je ne pense pas qu'une équipe de club, si bonne soit-elle, tienne avec honneur devant une équipe nationale anglaise. De plus, elle aurait le désavantage de n'être pas une équipe de France, car elle ne représenterait qu'un coin de notre terre, argument que je cite, tout en ne l'approuvant guère.

Un moyen terme, que Communeau, le capitaine connu, propose, serait de former une équipe de gens à idées Nord, et une équipe composée d'équipiers à tempérament Sud et de leur faire jouer à chacune la moitié des matches entre nations. Ainsi, ne ferions-nous pas ce que font les Anglais, qui se sont partagés en quatre groupements, tant différait le jeu des uns de celui des autres.

Certes non, les Anglais en sont à l'heure actuelle au stade régressif, alors que nous en sommes et pour bien des années encore au stade progressif. Nous n'avons pas assez d'hommes de valeur pour former, à l'heure actuelle, deux équipes nationales, et certainement ainsi formée une quelconque équipe nordiste ou sudiste ne vaudrait pas une équipe nationale telle qu'on la compose actuellement.

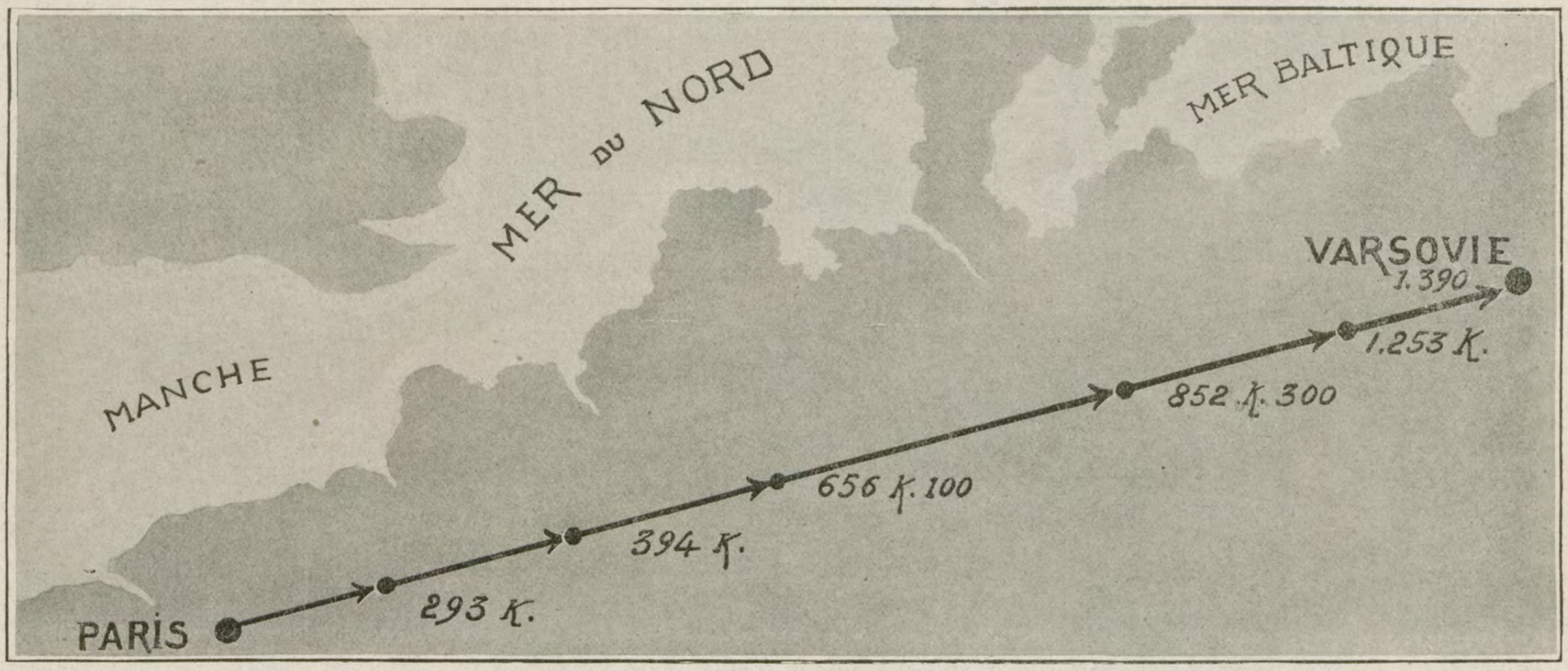
Après avoir soutenu la théorie de la division du travail, si j'ose dire, j'en deviens ennemi, car il me semble m'être trompé. Diviser en ce moment serait affaiblir, tandis que de l'autre côté de l'eau, la division est plutôt une force. En continuant à fonder les équipes telles qu'on les fait à l'heure actuelle, on développe chez les joueurs qui en font partie la faculté d'assimilation qui manque tant au rugby français actuel.

On ne peut nier qu'un joueur intelligent, fût-il glacial, fût-il bouillant, a tout à gagner à jouer à côté d'un autre joueur intelligent, quelque gêne qu'il en ait, fût-il bouillant, fût-il glacial.

Il ne faut pas, en effet, voir le rugby dans ses manifestations actuelles et souhaiter trop que celles-ci soient tout de suite des victoires, mieux vaut, armés de patience, sous l'œil froid, ironique, mais souvent inquiet de nos prédécesseurs et maîtres, préparer des succès qui rachèteront, par leur durée, le temps qu'il se seront fait attendre.

Oubliant les querelles personnelles, Paris imitant le Midi, celui-ci ne s'emballant pas trop, ni l'un ni l'autre ne décriant trop la C. C. et voilà une saison qui peut être bonne, même si cette année encore nous ne battons pas d'Anglais, de Gallois ou d'Irlandais.

JACQUES DEDET.




**LES PROGRÈS DE LA COUPE DE DISTANCE**

*En prenant pour base le voyage effectué par Brindejonc des Moulinais dans la prime finale de la Coupe de Distance, nous avons marqué sur la ligne de ce trajet les progrès réalisés au cours des raids fournis par les six vainqueurs des diverses primes.*

# LES ÉTAPES D'UNE COURSE DE DISTANCE

PAR JACQUES MORTANE.

La Coupe de Distance Pommery fut fondée en 1910. Une somme de 50.000 francs était offerte aux aviateurs et répartie en six primes semestrielles de 7.500 francs chacune. La première prenait fin le 30 avril 1911, la seconde le 31 octobre 1911, la troisième le 30 avril 1912, la quatrième le 31 octobre 1912, la cinquième le 30 avril 1913, et la dernière le 31 octobre 1913. Chaque vainqueur était le pilote qui, à la date de clôture, avait accompli le plus long voyage en ligne droite entre le lever et le coucher du soleil, à condition que le départ ait été pris en France et que la distance couverte soit supérieure à celle du précédent lauréat. Chacun de ceux-ci recevait, outre 7.500 francs, une réduction de la Coupe Pommery. Le vainqueur définitif, Brindejonc des Moulinais, recevra la Coupe elle-même.

Au début, cette épreuve ne sembla point passionner les pilotes : à cette époque, il est vrai, dans les meetings, ils gagnaient beaucoup plus en risquant moins, et ces 7.500 francs étaient considérés comme un accessoire. La seconde prime fut, en effet, disputée par Védrines au cours de la course Paris-Madrid. Mais, à partir de la troisième, les temps ayant changé, ce sont des luttes fantastiques, des duels homériques. D'ailleurs, d'après le palmarès, le lecteur va se rendre compte des progrès accomplis dans cette lutte de trois ans contre les records ;

1er semestre : 1er Jules Védrines, sur monoplan Morane-Gnome, de Paris à Poitiers (293 kilomètres).

2e semestre : 1er Jules Védrines, sur monoplan Morane-Gnome, de Paris à Angoulême (394 kilomètres).

3e semestre : 1er René Bedel, sur monoplan Morane-Saulnier-Gnome, de Paris à Biarritz (656 kil. 100).

4e semestre : 1er Daucourt, sur monoplan Borel-Gnome, de Valenciennes à Biarritz (852 kil. 300).

5e semestre : 1er Guillaux, sur monoplan Clément-Bayard-Gnome, de Biarritz à Kollum (1.253 kilomètres).

6e semestre : 1er Brindejonc des Moulinais, sur monoplan Morane-Saulnier-Gnome, de Paris à Varsovie (1390 kilomètres).

Sur 6 primes, 4 furent gagnées par la maison Morane-Saulnier, ce qui est le plus bel éloge qu'on puisse faire de cette firme, étant donné le critérium de perfection d'appareil constitué par la Coupe de Distance. Un seul pilote a remporté deux primes : Jules Védrines.

La première fois, huit aviateurs s'étaient inscrits : Jules Védrines, le premier, le 21 mars 1911, et il accomplissait son vol de Paris à Poitiers, le 28 mars. Edouard Nieuport, Bobba, de Laët, Molla, G. Bresson, Pierre-Marie Bournique et André Beaumont, étaient les autres concurrents. Mais, ou ils ne prirent pas le départ, ou ils ne purent mener à bien leur tentative. Seul, le vol de Bobba, le 22 avril, est à signaler : il se rendait d'Issy-les-Moulineaux à Châtellerault. Quant à Pierre-Marie Bournique, il avait volé de Reims à Hirson, de Laët du Crotoy à Dranouth, sur la frontière Belge, André Beaumont d'Issy-les-Moulineaux à Châtellerault.

La seconde prime était remportée encore par Jules Védrines qui, pratique, profitait de la course Paris-Madrid pour concourir. Il se rendait de Paris à Angoulême sans escale, faisant faire un saut de 101 kilomètres au record de la précédente Coupe. La tentative la plus heureuse qui pouvait lui ravir la victoire, était celle d'André Beaumont, allant de Buc à Avignon dans la même journée. Mais la vitesse moyenne de 50 kilomètres à l'heure, exigée par le règlement, n'ayant pu être respectée à cause des nombreux détours prévus dans la course Paris-Rome, c'était Védrines qui restait détenteur.

Parmi les autres tentatives, citons celle d'Emmanuel Hélen volant de Paris à Château, près d'Orléans.

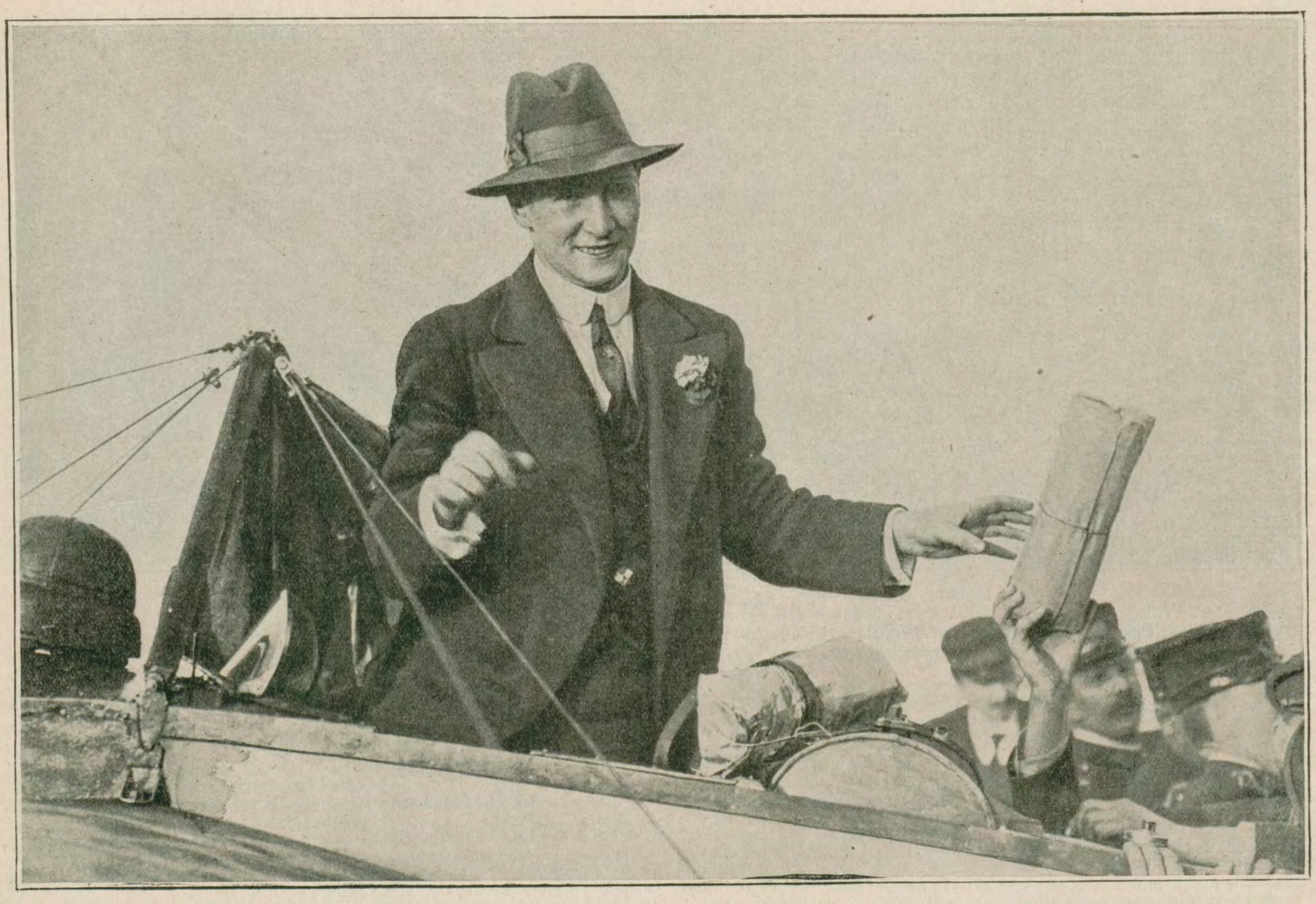
Nous arrivons alors à la période heureuse de la Coupe de Distance. Elle n'est plus disputée d'une façon accessoire, mais pour elle-même. Cette troisième prime qui se termine le 30 avril 1912, donne lieu à un duel merveilleux entre le regretté René Bedel et Maurice Prévost, qui tous deux luttent toute une

**JULES VÉDRINES**
*Vainqueur de la première et de la seconde prime par Paris-Poitiers et Paris-Angoulême.*

**RENÉ BEDEL**
*Lauréat de la troisième prime par son voyage Paris-Biarritz.* (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière.)

**DAUCOURT**
*L'aviateur Daucourt a remporté la quatrième prime, en volant de Valenciennes à Biarritz.*

**GUILLAUX**
*Maurice Guillaux s'attribue la cinquième prime, en volant de Biarritz à Kollum.*



**LE TRIOMPHATEUR BRINDEJONC DES MOULINAIS**

*L'aviateur Brindejonc des Moulinais s'est attribué la possession définitive de la Coupe de longue distance, par son raid Paris-Varsovie dans la tempête; c'est un des plus admirables exploits de l'aviation.* (Monoplan Morane-Saulnier, magnéto Bosch, hélice Chauvière.)

journée, traversant la France, et ne se trouvant séparés le soir au crépuscule que par quelques kilomètres.

12 concurrents s'inscrivaient. Le vainqueur des deux premières primes était victime d'un terrible accident qui faillit être mortel. Parti de Douai pour Madrid avec un 160-chx., il filait à une allure foudroyante, lorsqu'aux environs d'Epinay, victime d'une panne d'essence, il tombait brutalement sur les rails du chemin de fer.

Le même jour, le dernier de la compétition, René Bedel, quittait Villacoublay, tandis que Prévost, avec un passager, partait de Jarville (près Nancy), tous deux luttaient âprement, se dirigeant vers le sud-ouest.

Le soir, Bedel atterrissait à Biarritz et Prévost aux Sables-d'Olonnes, six kilomètres à peine séparaient leurs deux parcours, Bedel gagnait par 656 kil. 100.

Si dans la troisième prime nous faisons un saut de 252 kilomètres, nous passons dans la quatrième de 656 kil. 100 à 852 kil. 500 : bonds prodigieux qui prouvent la valeur des pilotes et des appareils. Biarritz semble être la cible des concurrents : Daucourt triomphe, partant de Valenciennes et atterrissant à Biarritz. C'est la dernière prime où le vainqueur terminera sa randonnée en France. Désormais, notre pays sera trop petit pour ces envols merveilleux.

Pas moins de 24 départs seront pris pour la troisième prime. Ce sont dans l'ordre ceux de : Brindejonc des Moulinais, de Villacoublay à Attendorn, (Allemagne); Audemars, de Paris à Essen; Frantz, de Chartres à Mons; Brindejonc des Moulinais, de Villacoublay à Rude (Belgique); Guillaux, de Biarritz à Coutras; Bathiat, de Calais à Contés-les-Bains, dépassant les 800 kilomètres; Astley et miss Davies, de Paris à Bonn; Baron Pasquier, d'Etampes à Fontainebleau; Guillaux, de Bordeaux à Saint-Ay, près Orléans; Frantz, de Chartres à Poitiers; Guillaux, de Calais à Vendôme; Cavelier, de Calais à Juvisy; Guillaux, de Calais à Paris; Janoir, de Calais à Contés-les-Bains, comme Bathiat; Daucourt, de Valenciennes à Biarritz, ce qui lui vaut la victoire avec 852 kil. 500, mais ce qui ne décourage pas ses rivaux qui continuent : Brindejonc vole de Calais à Beauvais, Molla, de Calais à Saint-Pol, Bunard et Senouque, de Calais à Bordeaux, Bathiat, de Calais à Boulogne, Audemars, de Biarritz à Château-l'Evêque, Brindejonc est arrêté par le brouillard, Gilbert également, puis, dans un nouvel essai, celui-ci se rend de Valenciennes à Issy et Brindejonc de Villacoublay à Mézières.

Maintenant, les parcours vont dépasser 1.000 kilomètres ! La cinquième prime revient à Guillaux, deux pilotes arrivent à totaliser quatre chiffres : Eugène Gilbert avec 1.050 kilomètres et Guillaux avec 1.253. C'est au cours de son vol pour la Coupe que Gilbert fait un vol de 825 kilomètres, sans escale, de Paris à Vittoria (Espagne), sur son monoplan Morane-Saulnier. Il convient de signaler également le raid de Daucourt qui, le premier, se rend en une journée de Paris à Berlin. Des performances splendides sont accomplies, ainsi que le démontre la liste suivante :

1er Guillaux, de Biarritz à Kollum (1.253 kil.).
2e Eugène Gilbert, de Paris à Medina del Campo (1.050 kil.).
3e Daucourt, de Paris à Berlin (950 kil.).
4e Schemel, de Paris à Cologne (761 kil.).
5e Audemars, de Paris à Hanovre (700 kil.).
6e Eugène Gilbert, d'Ambérieu à Doullens (620 kil.).
7e Brindejonc des Moulinais, de Paris à Munster (600 kil.).
7e Jules Védrines, de Lyon à Rouen (600 kil.).
9e Audemars, de Paris à Dusseldorff (500 kil.).
10e Legagneux, de Paris à Barbezieux (480 kil.)
11e Letort, de Paris à Maestricht (350 kil.).
11 Janoir, de Biarritz à Poitiers (350 kil.).
13e Letort, de Valenciennes à Péronne (120 kil.).
14e Grazzioli, de Paris à Amiens (110 kil.).

## LE TRIOMPHE DE BRINDEJONC

Nous arrivons alors à la sixième et dernière prime. On se souvient des merveilleux exploits de Brindejonc des Moulinais, volant de Paris à Varsovie, dans la tempête. Le classement s'établissait ainsi :

1er Brindejonc des Moulinais, de Paris à Varsovie (1.390 kil.).
2e Guillaux, de Biarritz à Brockel et non Brakel (1.370 kil.).
3e Augustin Séguin, de Biarritz à Felsmore, au nord de Brême (1.350 kil.).
4e Eugène Gilbert, de Paris à Cacérès (1.300 kil.).
5e Guillaux, de Paris à Almeida (Espagne, 1.200 kil.).
6e Letort, de Paris à Berlin sans escale (deux fois, 950 kil.).
et Augustin Séguin, de Paris à Berlin sans escale (950 kil.).

On conviendra que la Coupe ne pouvait être plus glorieusement terminée. Ces sept voyages ne sont-ils pas admirables ?

Sur six appareils vainqueurs, nous retrouvons quatre fois le Morane-Saulnier, qui, depuis plus de deux ans, glane tant de lauriers mondiaux. C'est la consécration officielle de ce que tout le monde sait sur les qualités de cet appareil merveilleux. Et sur six primes, cinq ont été remportées par le moteur Gnôme, qui prouve, une fois de plus, la valeur de la fabrication française que l'Europe nous envie. Rien ne peut être comparé à ce glorieux moteur qui partout triomphe et marque sa supériorité; qu'il s agisse d'épreuves de longue distance, d'altitude, de durée ou de vitesse.

Comme la traversée de la Mediterranée de Garros, le voyage Paris-Varsovie de Brindejonc des Moulinais passera à la postérité. Et tous deux furent réussis sur Morane-Saulnier, munis d'un moteur Gnôme. De telles constatations prouvent le génie de nos constructeurs et la hardiesse de nos pilotes.

JACQUES MORTANE.

**LE DESPUJOLS EN VITESSE**

*Le* Despujols *a remporté, en 4 m. 20 s. 4/5, la victoire dans l'épreuve de canots automobiles dite les « Couleurs de Paris », disputée dimanche dernier avec un immense succès. En médaillon, M. Despujols avant le départ.*

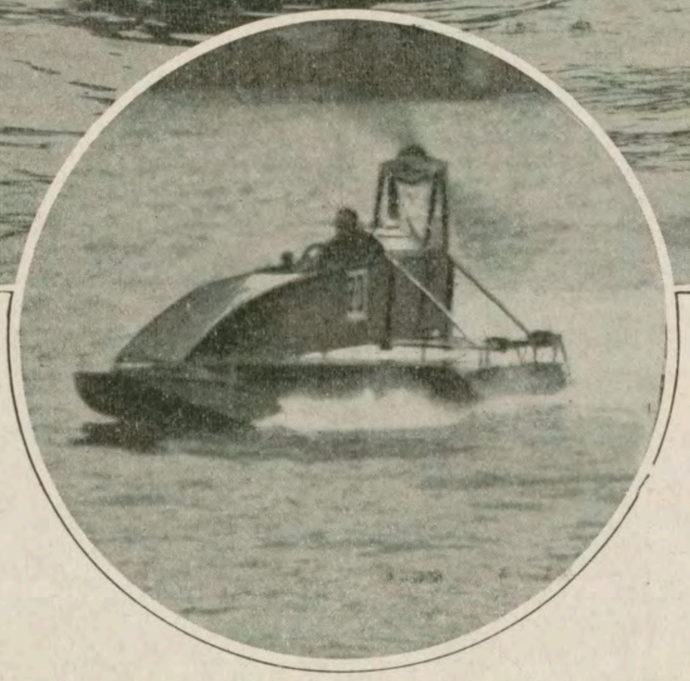
**LE FLAMBEAU**

*Dans la série des cruisers au-dessus de 8 mètres, c'est le* Flambeau *qui s'est attribué la première*

## LES « COULEURS

C'est devant une foule innombrable; 200.000, 300.000 personnes, peut-être plus, que se déroula dimanche dernier, sur la Seine, l'épreuve de canots automobiles des « Couleurs de Paris », due à M. Lestonnat, précieusement aidé par notre brillant collaborateur Georges Prade. Rarement succès fut plus complet, tant était intéressant le spectacle présenté.

Sur le parcours du pont National au pont Alexandre III, les cruisers et racers se lancèrent à toute vitesse, atteignant des allures stupéfiantes, laissant derrière eux un sillon d'écume et de vagues,



**L'HYDROPLANE DE M. TELLIER**

*L'hydroplane très curieux de M. Tellier remporta un gros succès et se classa très près des gros racers.*

**VA AU DÉPART**

*place, couvrant le parcours en 6 m. 1 s. Il battait le* J'en-Veux *de M. J. Schneider, second en 7 m. 9 s.*

## DE PARIS »

luttant d'une façon émouvante et donnant à la multitude accourue pour les voir, une idée très exacte des courses palpitantes de Monaco. Le grand vainqueur de la journée fut Despujols, qui accomplit le trajet en 4 m. 20 s. 4/5 dans la finale et en 4 m. 5 s. 4/5 dans sa série. Les cruisers jusqu'à 8 mètres étaient répartis en trois séries; ceux au-dessus de 8 mètres composaient une seule série. Il convient de signaler l'exhibition très remarquable de l'hydroplane de M. Tellier qui stupéfia la foule par les bonds fantastiques qu'il accomplissait sur l'eau.

# Les dimanches sportifs de la "Vie au Grand Air"

## Notre course de canoes a obtenu un grand succès.

Notre première réunion dominicale, bien que contrariée par un temps peu favorable, a obtenu un succès qui, avouons-le, a dépassé nos espérances; mais, disons-le tout de suite, le concours que nous avons trouvé dans la Fédération des Rameurs Indépendants et surtout en la personne de son si dévoué, si actif et si sympathique président, M. Martin. nous a permis de recruter, en une saison déjà avancée, un nombre imposant d'inscriptions. 27 équipes s'étaient engagées, 24 ont pris le départ, 22 ont terminé le parcours de 20 kilomètres, très dur, d'autant plus dur qu'un vent violent n'a cessé de les gêner de bout en bout. C'est dire combien l'épreuve fut courageusement disputée, et les temps des premiers que nous publions plus loin témoigneront de l'intérêt qu'a présenté la course.

C'est devant le Cercle nautique du Perreux, tout pavoisé pour la circonstance, que se donnaient les départs et que se jugeaient les arrivées. L'épreuve consistait à descendre la Marne jusqu'à Joinville-le-Pont, accoster le ponton de la Société nautique de la Marne, dont les sociétaires se sont très aimablement prêtés aux opérations de contrôle, à y prendre au passage un numéro d'ordre, puis remonter jusqu'à Noisy-le-Grand pendant 10 kilomètres; prendre là, au contrôle tenu gracieusement par M. Guitte, un autre numéro d'ordre et, enfin, revenir jusqu'au point de départ.

Les embarcations, des canoës, étaient montées par un rameur et un barreur, avec faculté laissée aux équipiers de se relayer en cours de route. Sur 24 partants, 10 ont profité de cet avantage; les autres ont préféré ne se charger que d'un barreur léger et ramer de bout en bout. D'aucuns, comme M. Rivierre, qui s'est classé septième, avait comme barreur Mme Rivierre.

Dès une heure et demie, le tirage au sort des places s'est effectué et les concurrents ont été répartis en cinq séries qui ont pris le départ successivement à quelques minutes d'intervalle. Tout s'est passé sans incident, chacun mettant la meilleure volonté à obéir aux recommandations du starter. Et à 4 heures 40, la course était heureusement terminée, tous les partants, sauf deux, ayant regagné le ponton du Cercle nautique dont l'artillerie saluait les vainqueurs.

Quatorze prix, dont le premier offert par M. Emile Dubonnet et le deuxième par M. L. Doyen, que l'on sait trouver toujours prêts à encourager les manifestations sportives, étaient offerts aux concurrents et ont été gagnés par les équipes suivantes :

| | | | heures | minut. | sec. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1er | Vaujours-Bargas, | en | 1 | 51 | 22 |
| 2e | Allrustroff-Couturier, | — | 1 | 51 | 29 |
| 3e | L'Homme-Delarue, | — | 1 | 52 | 22 |
| 4e | Grenet, | — | 1 | 52 | 59 |
| 5e | R. Cousin, | — | 1 | 54 | 01 |
| 6e | Schroder, | — | 1 | 57 | 52 |
| 7e | Rivierre, | — | 1 | 59 | 57 |
| 8e | Tourasse-Gladel, | — | 2 | 01 | 26 |
| 9e | Dubois-Drouet, | — | 2 | 01 | 30 |
| 10e | Simon-Bender, | — | 2 | 02 | 25 |
| 11e | Duvicquet, | — | 2 | 02 | 49 |
| 12e | P. Gruault, | — | 2 | 03 | 39 |
| 13e | Brocillon, | — | 2 | 04 | 32 |
| 14e | J. Dothée, | — | 2 | 04 | 56 |

La distribution terminée, la nuit tombant et la pluie aussi, ont mis fin à cette réunion dont on nous a demandé une édition nouvelle au printemps prochain. Rien ne pouvait nous être plus agréable; n'était-ce pas la confirmation du succès obtenu par notre premier dimanche sportif!

### Notre Course Automobile de 500 mètres

*(9 Novembre.)*

Notre deuxième dimanche sportif est réservé à l'automobile. Nos lecteurs savent déjà que c'est sur la route privée du parc agricole d'Achères que se disputera, le 9 novembre prochain, la course de 500 mètres dont les particularités sont les suivantes :

Départ, moteur arrêté et tous voyageurs à terre.

Virage à 500 mètres autour d'une borne placée au milieu de la route. Largeur de cette route : 5 mètres entre trottoirs.

Arrivée arrêtée sur la ligne de départ.

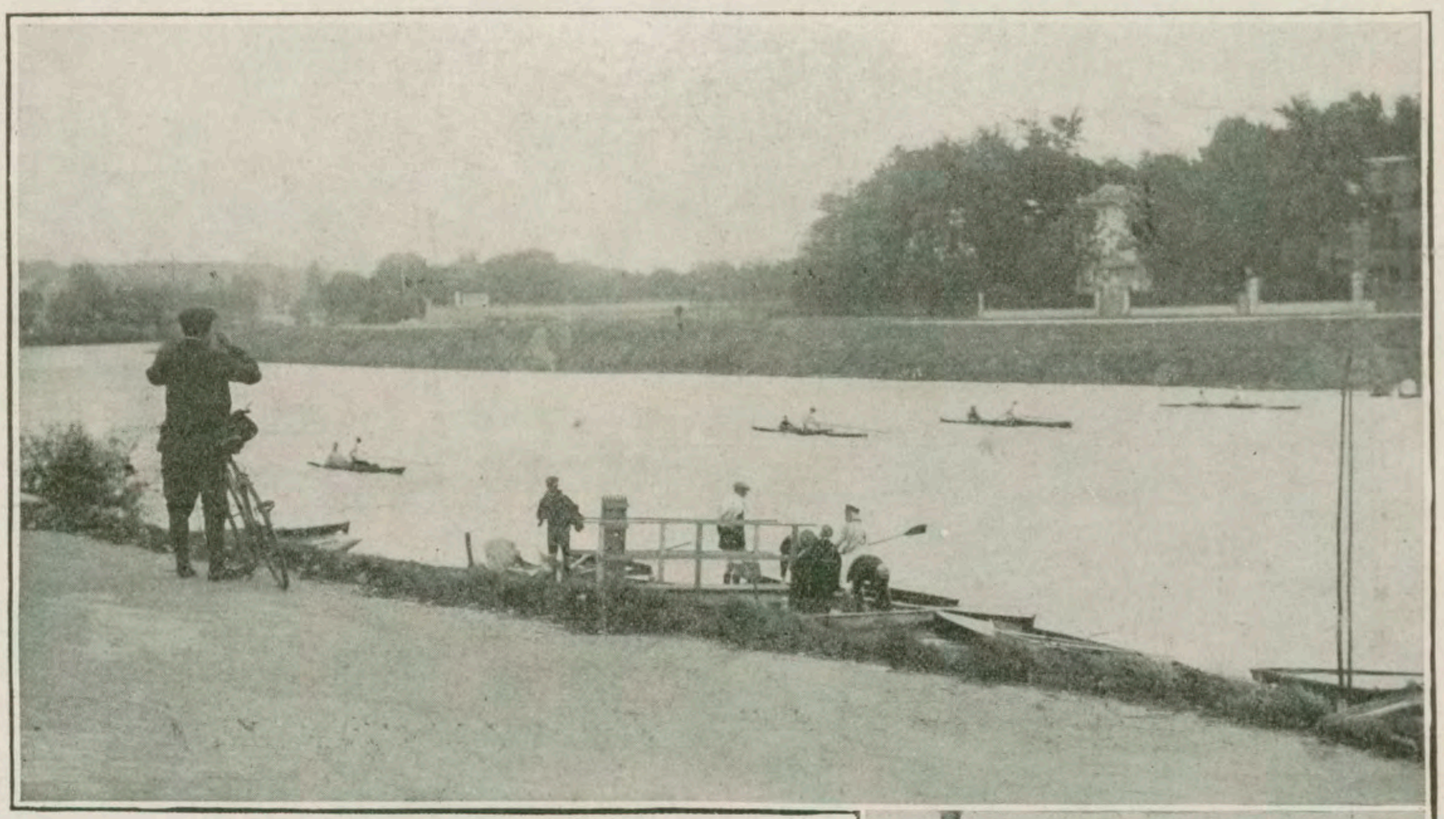
Trois catégories d'après les dimensions d'empattement : au-dessous de 2 m. 50 ; de 2 m. 50 à 3 mètres ; au-dessus de 3 mètres.

Et nous avons déjà reçu un certain nombre d'engagements, dont quelques-uns sensationnels : Boillot Thomas, Rougier, Gasté, pour ne citer que ceux-là, nous ont priés de les inscrire. La liste comporte déjà onze noms. Et cela nous promet encore une bonne journée de sport.

PAUL MEYAN.

**SUR LE PONTON DE DÉPART**

*Sur 27 équipes engagées dans notre course de canoës, disputée dimanche dernier en Marne, 24 ont pris le départ, et 22 ont terminé le parcours de 20 kilomètres.*



**LE DÉPART D'UNE SÉRIE**

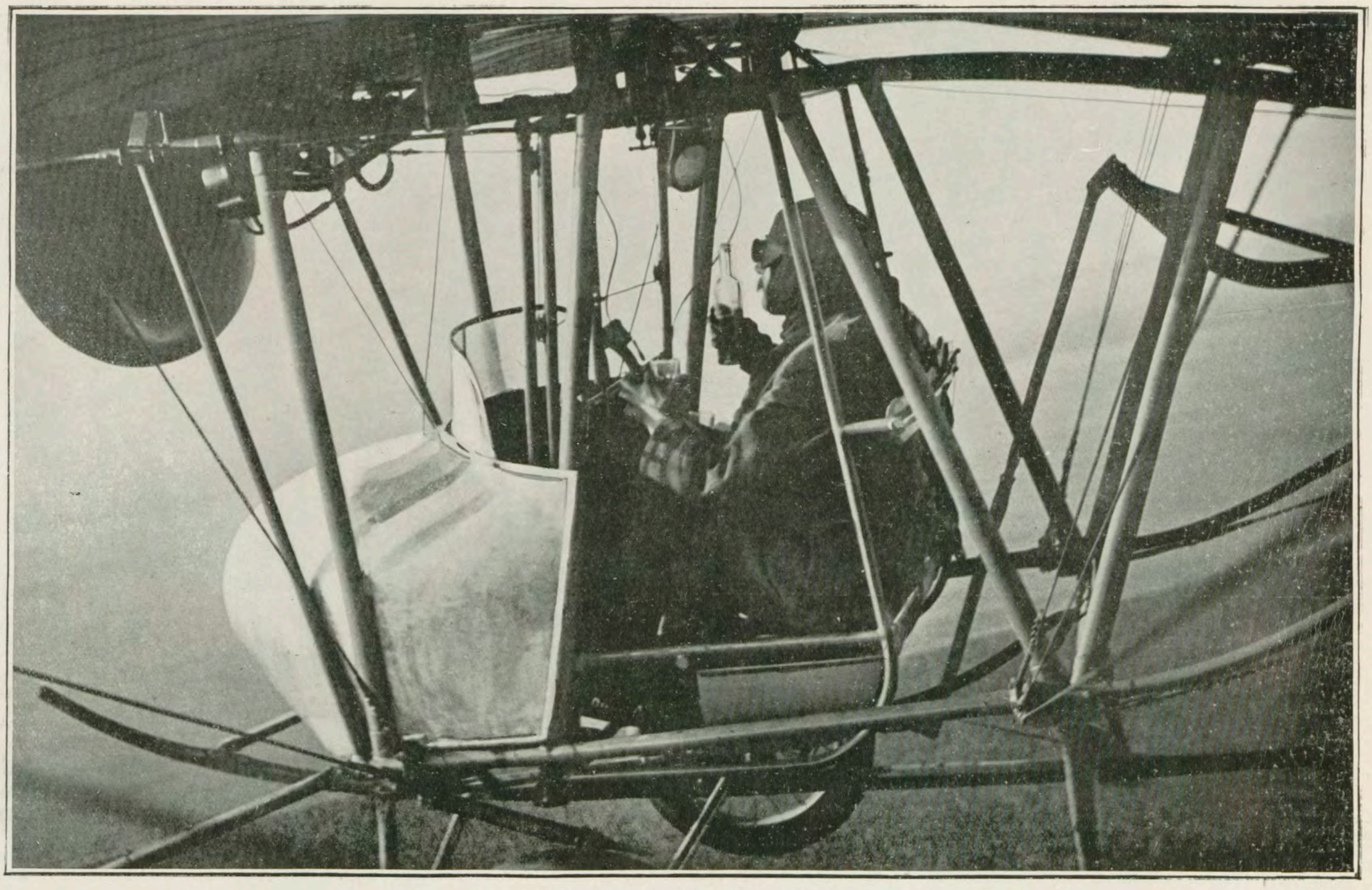
*Les 24 équipes ont été réparties en cinq séries. Le départ se donnait devant le « Coq d'Or », au Perreux.*

**LE CONTROLE DE JOINVILLE-LE-PONT**

*A Joinville, les concurrents devaient accoster et prendre un numéro d'ordre, avant de continuer vers Noisy-le-Grand.*

**LES VAINQUEURS**

*Vaujours et Bargas, qui triomphèrent en 1 h. 51 m. 22 s.*



**LE REPAS DANS LES AIRS**

*L'aérostable Moreau, qui, en ce moment, attire l'attention de tous les techniciens de l'aviation, produit une véritable révolution dans la science des plus lourds que l'air. Notre photographie, prise dans l'air, représente l'aviateur Moreau et l'auteur de cet article, déjeunant dans l'espace.*

# L'AÉROPLANE QUI VOLE TOUT SEUL

PAR HENRI MIRGUET.

Est-il une œuvre plus digne d'éloges, est-il un but plus noble, une vie plus belle, un plus haut exemple de courage indomptable que celui donné par ces deux pauvres inventeurs : les frères Moreau ?

Que d'obstacles ne leur fallut-il pas vaincre ! D'abord la science officielle, affirmant l'impossibilité de principe; puis les techniciens niant la possibilité de construction; enfin, la foule des incrédules, des aveugles volontaires, dont les yeux se refusaient à voir la réalité.

Aujourd'hui, le but est atteint, et après le vol de 30 minutes, tous leviers lâchés, accompli avec le lieutenant Saunier à bord qui en fournit la première preuve officielle; Moreau, avec le lieutenant de vaisseau Laffon à bord, a gagné le Prix Bonnet, attribué au premier aviateur ayant parcouru 20 kilomètres tous leviers lâchés.

Après ces deux exploits, il serait difficile de douter; mais, pour qu'il ne soit plus possible de discuter, Moreau veut faire mieux encore : il a l'intention d'accomplir prochainement un raid de 100 kilomètres.

Pour ce raid, il lui faudrait un compagnon, dont l'autorité soit telle que son témoignage fut irréfutable. Quel technicien, quel théoricien, quel constructeur, quel aviateur de grand renom, même s'il est opposé à la stabilisation automatique, voudra lui apporter l'appui de sa droiture et de sa loyauté ?

Je ne sais qui répondra à cette invite pressante; mais pour démontrer que les risques sont inexistants, et rendre cette démonstration palpable, si je puis dire — j'ai prié Albert Moreau d'exécuter quelques expériences en ma compagnie. Les photographies qui illustrent cet article ont été prises par moi, à l'intention des lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

Le dispositif employé est très simple : l'appareil photographique, fut fixé par un collier métallique à un boulon de l'une des charnières de l'aileron gauche; c'est-à-dire à l'extrémité de l'aile. Le trait noir flou que l'on aperçoit sur les photographies est produit par un hauban arrière.

Cela se passait à Melun. Il était 8 heures du matin, la lourde brume qui couvrait le sol commençait à se dissiper sous les rayons du soleil, et, tandis qu'il ventait à 5 ou 6 mètres à hauteur du hangar, cela remuait un peu fort dès que l'on atteignait une centaine de mètres. La route que nous parcourions passait au-dessus de nombreux bouquets de bois, et tous ceux qui ont volé savent qu'à faible hauteur, l'influence des bois se fait désagréablement sentir. Nous valsions donc assez violemment, mais c'était là, justement, une condition excellente pour l'expérience que je voulais tenter.

Nous revînmes à terre, et après avoir chargé l'appareil photographique, nous repartîmes. Moreau avait un revolver en poche et j'étais armé d'un fusil de chasse. Arrivés à bonne hauteur, nous filâmes vers Réaux, tous leviers lâchés, et c'est alors que, tandis que la voilure roulait et tanguait au-dessus de nos têtes, suivant les à-coups du vent, nous apprêtâmes nos engins meurtriers. Je fis une constatation sur le champ : c'est qu'il est diablement difficile de tenir un fusil le canon au vent, et que bouler un lapin dans ces conditions est un joli tour de force. Moreau, avec son revolver, faisait meilleure figure, Enfin, quand je jugeai le moment propice, je fis agir le déclic! Mais je n'avais pas prononcé le fameux : Ne bougeons plus! et pour cause!

Nous revînmes encore au sol pour recharger notre châssis; car, malgré ma confiance dans la stabilité de l'aérostable, je n'avais point osé aller au bout de l'aile escamoter la plaque impressionnée.

Ceci fait, nous repartîmes de nouveau. Cela valsait de mieux en mieux, et, du coin de l'œil, je lorgnais les chaumes propices, tandis que Moreau, les mains sur les genoux, paraissait à cent lieues de là.

Tous ces petits bois que nous survolions bas m'ennuyaient, j'aurais préféré les passer à 5 ou 600 mètres, et, sur mon invitation, Moreau mit un peu à la montée. A ce moment, je sortis un plateau de carton, sur lequel je posai une bouteille, deux verres, une michette de pain et quelques menues victuailles. Puis, mon installation terminée, nous nous mîmes tous deux à faire la dînette. Je ne vous assurerais pas que je ne versai point une partie du liquide à côté des verres, mais enfin, cela allait très bien, et nous pouvions nous croire dans un hamac, mollement bercés par une brise légère.

Nous venions d'achever nos comestibles solides, et je m'apprêtais à verser à boire à mon compagnon, lorsque, patatras, l'aéroplane se mit à danser brusquement, et Moreau de saisir ses leviers en poussant un juron, suivi d'une appréciation peu flatteuse à mon égard.

J'avoue, sans honte, qu'il y avait de quoi. Je venais, inconsciemment, en étendant la jambe, de bloquer la nacelle tout en repoussant le palonnier de direction. Mais cela ne dura qu'une seconde, et nous vidâmes notre flacon pour nous remettre de cet instant d'émotion.

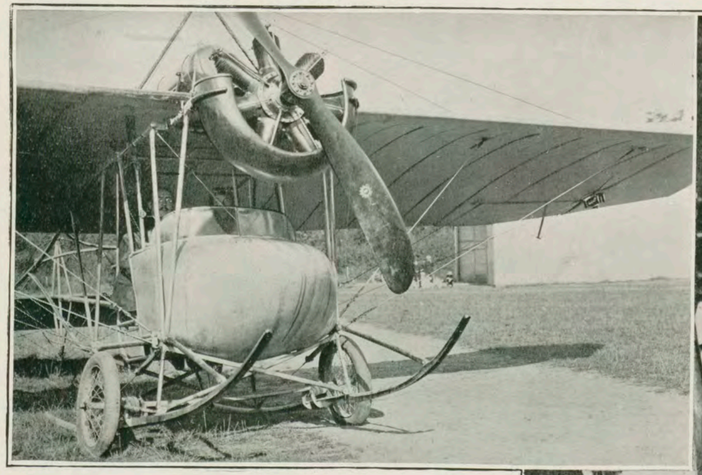
Enfin, après une petite promenade de santé au-dessus des pays environnants Melun, nous regagnâmes le hangar.

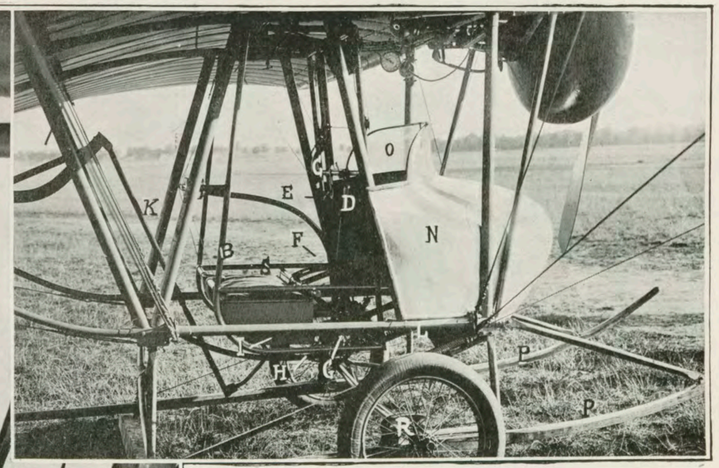
J'étais satisfait, et Moreau plus que moi, car il était prouvé, désormais qu'on peut, tous leviers lâches, lire, écrire, tirer,... et faire un repas — froid naturellement — à bord de l'aérostable, sans le moindre danger.

Voyons maintenant par quels moyens est obtenue cette fameuse stabilité automatique.

Au lieu d'être fixée rigidement avec le fuselage, de faire corps avec lui comme dans la plupart des appareils, si ce n'est tous, la nacelle est suspendue à un axe transversal situé au droit du centre de pression moyen. Ainsi la

LA VIE AU GRAND AIR






## LA PHOTOGRAPHIE EN AÉROPLANE.

*Nous publions des documents très curieux, pris en aéroplane, par un appareil photographique déclanché automatiquement par le procédé indiqué par notre collaborateur, dans son article. On aperçoit au bout de l'aile l'appareil qui va fonctionner dans l'espace.*

nacelle, lestée par le poids des deux aviateurs, son poids propre et celui du coffre placé sous les sièges tend à rester constamment verticale.

Entre les deux sièges, est placé le levier de profondeur, oscillant entre deux crémaillères décalées d'une demi-dent, et qui peut, par un double cliquet, être arrêté à un point quelconque des dites crémaillères. Ce système permet, la nacelle étant libre ou fixe, de régler l'incidence relative de la queue à volonté.

Sur l'axe du levier, un grand pignon double est calé, qui commande, par deux chaînes, un petit pignon double fixé sous la nacelle et sur l'arbre de quoi est calée une biellette. Cette biellette actionne directement la bielle de connexion qui relie le levier solidaire de la queue à la nacelle pendulaire.

Devant le pilote, un levier à mouvement transversal peut agir sur les ailerons. A ses pieds, un palonnier commande la direction.

Pour le départ, le pilote tient ses leviers, mais dès qu'il a atteint une certaine hauteur, il libère la nacelle à l'aide d'une poignée de manœuvre qui abaisse ou relève la crémaillère inférieure de freinage et blocage, et laisse aller. Il règle alors son incidence à l'aide du levier qu'il fixe en un point de la double crémaillère et il n'a plus qu'à attendre les événements. Veut-il monter, il donne une dent ou deux à la montée, s'il veut descendre, il exécute l'opération contraire, et toujours la nacelle agit en cas de déséquilibre.

Il ne faudrait cependant pas croire, comme je l'ai entendu dire, à mon grand étonnement, par une personnalité en vue de l'aviation, que l'aérostable doit traverser l'air suivant une trajectoire immuablement rigide : ce serait là une erreur grossière. Un aéroplane stabilisé automatiquement ne combat pas la vague aérienne, il la suit, ondule avec elle, pour le plus grand bien de ses organes. Une expression rendra exactement ma pensée : il passe en souplesse et non en force, et c'est là, selon moi, ce qui fait le bon appareil.

## L'AÉROSTABLE MOREAU

B : *nacelle pendulaire ;* C : *levier de commande des ailerons ;* D : *levier de commande de profondeur ;* E : *poignée de commande de bloquage de la nacelle ;* F : *crémaillère de réglage d'incidence ;* G : *grand pignon actionné par le levier de profondeur ;* H : *chaîne intermédiaire ;* I : *petit pignon actionnant la biellette ;* K : *bielle de connexion ;* L : *crémaillère de blocage ;* O : *saute-vent ;* P : *patins ;* R : *roues à essieu assorti ;* S : *sièges.*

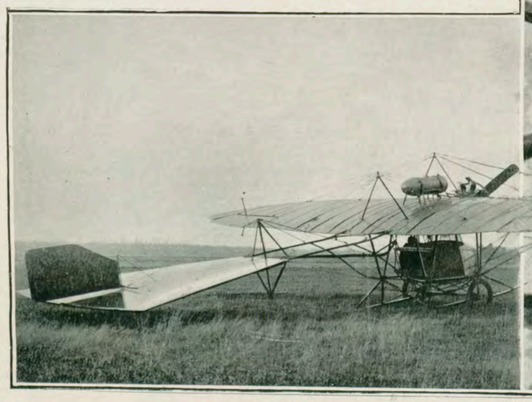
Dans l'aérostable, la sensation est curieuse : On peut se croire sur deux appareils différents, selon que la nacelle est fixe ou libre. Dans le second cas, on éprouve la même sensation que dans tous les autres systèmes : on participe à toutes les réactions de l'appareil. Dans le premier, au contraire, on est soustrait à ces mêmes réactions, que la voilure seule subit, quand elle ne s'efface pas devant elles.

J'ai eu le plaisir de prendre passage, depuis quatre années, à bord de nombreux appareils plus ou moins parfaits, mais jamais je n'ai été aussi surpris que par l'appareil Moreau. On éprouve, à son bord, dès les premiers instants, une véritable crainte, et l'on est tenté, lorsque l'appareil encaisse et que le pilote ne se défend pas, de faire le geste qui apparaît nécessaire : mais, dès le second vol, on prend un sentiment de quiétude et l'on peut goûter pleinement la joie d'une randonnée aérienne.

Je terminerai en m'étonnant qu'on fasse aussi peu, dans notre France si riche, en faveur de ces hommes qui, chaque jour un peu, donnent leur vie pour sauvegarder celle de leurs semblables.

Voici douze ans qu'ils portent la croix des durs sacrifices, peut-être conviendrait-il de leur en offrir une autre, infiniment plus douce !

HENRI MIRGUET.

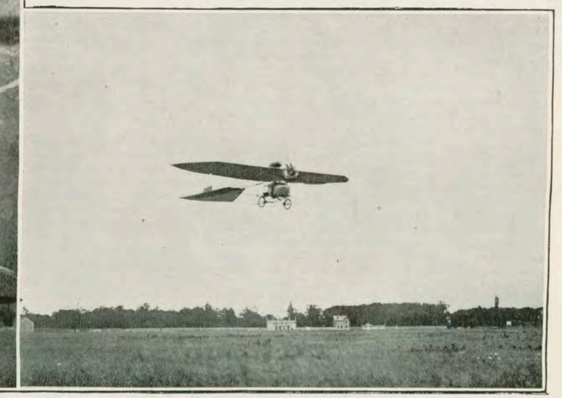


**L'APPAREIL VU D'ENSEMBLE**

*L'appareil Moreau va prendre son vol et, pendant 20 kilomètres, le pilote ne touchera pas aux commandes.*

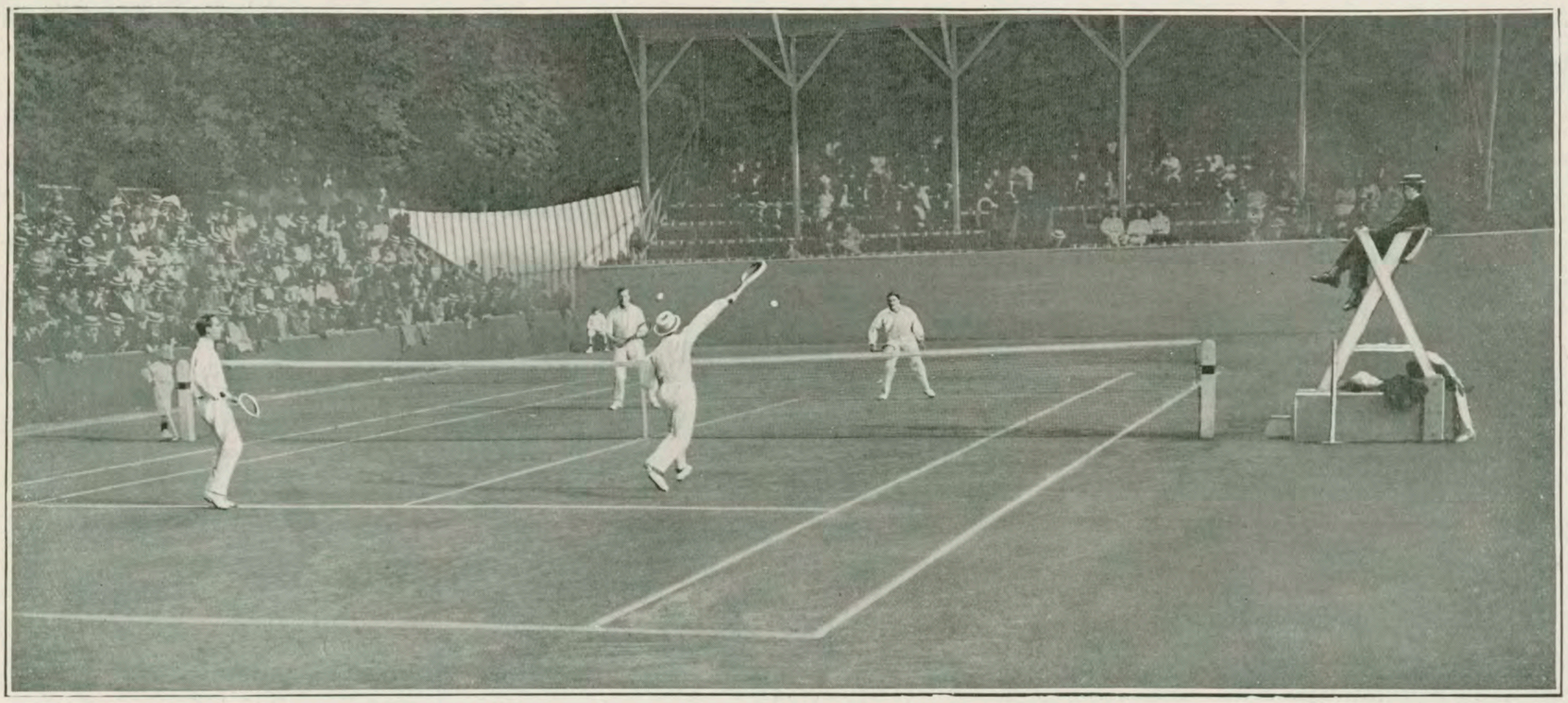
**LE TIR EN AEROSTABLE**

*Cette photographie, prise dans l'espace, représente l'aviateur-inventeur Moreau les mains sur les cuisses, ne s'occupant pas des commandes, laissant l'appareil voguer au gré du vent, tandis que notre collaborateur Henri Mirguet, son passager, s'exerce au tir à la carabine.*



**L'AERostable EN PLEIN VOL**

*Cet appareil ne ressemble à aucun autre. Il est le fruit de la collaboration des deux frères, qui ont ainsi trouvé la solution d'un très délicat problème.*



**UNE PARTIE VRAIMENT SCIENTIFIQUE**

*Ce document, pris aux derniers championnats du monde de tennis, à Saint-Cloud, réunit quatre des joueurs les plus scientifiques : les Français Decugis et Germot, l'Australien Wilding et l'Allemand Froitzheim.*

# POUR PROGRESSER EN TENNIS

PAR JACQUES QUELLENNEC

La saison ne nous aura pas apporté cette année la révélation de quelque jeune champion nouveau, qui puisse, par ses succès, nous faire mesurer l'étendue des progrès accomplis en France par le tennis.

Non, 1913 aura été une année calme, moins brillante même, pour nous, que les années précédentes, puisque nous avons été privés des victoires qu'auraient pu remporter Gobert et Laurentz, si l'un n'avait été trop absorbé par le service militaire et l'autre tenu éloigné des courts par le stupide accident qui a affaibli l'un de ses yeux.

Nous n'avons même pas la consolation de nous dire que cette période de recueillement ait été mise à profit par chacun, pour faire du travail utile: les vieux joueurs ont continué à fréquenter les tournois où les prix annoncés étaient les plus importants, les aspirants de force moyenne sont retournés aux plages et villes d'eaux où l'année précédente ils avaient réussi à décrocher la timbale, et ceux qui ne pouvaient avoir aucune ambition se sont contentés de s'engager dans le plus de handicaps possible, espérant que leurs échecs répétés les signaleraient un jour ou l'autre à la bienveillance de quelque juge arbitre.

Est-ce ainsi que nous ferons des progrès? C'est peu probable, et le nombre toujours croissant des tournois, tout en contribuant à la diffusion du tennis, est plutôt un obstacle à l'amélioration de la qualité du jeu.

Il ne faut pas entendre par là qu'un joueur, pour progresser, ne doit jamais jouer dans les tournois, ce qui serait absurde, puisqu'au contraire, c'est là seulement qu'il peut perfectionner sa tactique et acquérir le sang-froid nécessaire, mais s'il joue toujours pour gagner, en allant de compétition en compétition, il risque fort de ne jamais améliorer sa technique du jeu, c'est-à-dire l'habileté, la vigueur, la sûreté des différents coups fondamentaux et de ne jamais devenir un joueur de grande classe.

Au tennis, comme dans tous les autres sports, il faut, pour arriver, en dehors des qualités naturelles, posséder la ferme volonté de consacrer à l'entraînement une grande partie des instants dont on dispose. Ce n'est jamais en s'essoufflant dans des handicaps de seconde ou même de première série que se sont formés les grands joueurs.

Mille faits viennent confirmer ces principes. Comment se fait-il en effet que souvent, certains joueurs, tenus éloignés des courts pendant un certain temps, durant l'hiver par exemple, regagnent en quelques jours le rang qu'ils avaient perdu et puissent se mesurer bientôt à armes égales avec ceux de leurs camarades restés sur la brèche pendant leur absence? C'est que généralement, avant de reparaître en public, celui qui n'a pas joué depuis longtemps se mettra très sérieusement à l'entraînement et en quelques jours de travail méthodique fera plus de progrès qu'en beaucoup de mois.

Ne savons nous pas aussi que l'actuel champion du monde a dû beaucoup travailler pour arriver à la maîtrise qu'il possède actuellement. Un grand critique anglais racontait même, dernièrement, que Wilding n'offrait pas précisément une partie de plaisir à ceux qui voulaient bien s'entraîner avec lui. En Australie, il y a quelques années, il passait des heures entières à étudier le même coup, renvoyant la balle inlassablement de la même façon, et n'acceptant pour rien au monde de jouer avec son adversaire en comptant les points.

Le succès le plus complet est venu couronner ses efforts, et l'exemple de ce grand joueur devrait guider plus d'un de nos aspirants champions. Mais, voilà, c'est si ennuyeux de s'entraîner sérieusement! et le tennis n'est-il pas, après tout, bien plus souvent, une simple distraction qu'un sport véritable?

Il importe bien ici de faire une distinction entre ceux que le tennis amuse et qui ne peuvent y jouer que quelques jours par an, et ceux, au contraire, qui ont les loisirs nécessaires pour y consacrer le meilleur de leur temps.

Aux premiers, il ne faut pas en vouloir s'ils ne prennent pas le jeu au sérieux et le considèrent comme un agréable délassement, au contraire, il faut se réjouir qu'ils deviennent de jour en jour plus nombreux, car ce sont eux qui forment la masse des fervents du tennis, qui a su faire établir des courts dans toute la France, qui vient toujours plus enthousiaste, assister aux grandes épreuves, qui donne, enfin, au jeu la popularité dont il profite.

Mais, pourquoi les seconds, les véritables joueurs de tennis, cherchent-ils si rarement à faire le nécessaire pour gagner du terrain? Ils devraient cependant mettre un point d'honneur à devenir plus forts, à compléter leur style, représenter plus dignement encore le tennis français. Bien peu se donnent la peine nécessaire.

A vrai dire, les joueurs ne sont pas entièrement responsables de cet état de choses; beaucoup d'entre eux, on le sait, s'en voudraient de préparer une épreuve, mais ceux même qui auraient la bonne volonté de s'entraîner n'en trouveraient pas le temps, engagés qu'ils seraient dans le tourbillon toujours plus nombreux des tournois nationaux et internationaux.

L'organisation du tennis en France favorise la diffusion du jeu, mais ne peut rien pour l'améliorer.

Un puissant stimulant manque tout d'abord aux joueurs de tennis : c'est l'esprit de club.

L'esprit de club qui, poussé à l'extrême, devient ridicule et insupportable, sert admirablement, s'il est raisonnable, à faire passer l'intérêt personnel au second plan et à favoriser ainsi les parties sincères, préparées longtemps d'avance et disputées, jusqu'au bout, avec acharnement. On s'est aperçu, dernièrement, de cette lacune, et il a déjà été créé à Paris un championnat entre les clubs de courts couverts. L'année prochaine on fera mieux, et la Commission Centrale veut mettre sur pied un véritable championnat entre tous les clubs. Rendre cette épreuve intéressante, voilà ce qui sera difficile; et il est regrettable qu'en haut lieu on se soit déjà plu à décourager un généreux donateur,

Il est hors de doute, d'autre part, que c'est diminuer l'intérêt des grandes épreuves que de les laisser submerger par une avalanche de tournois secondaires. Comment disputer honorablement la Coupe Davis, par exemple, ou l'un des différents championnats du Monde, si l'on arrive directement du Handicap d'Enghien-les-Bains, et si, la dernière balle ratée, on fait vite ses valises pour courir conserver la Coupe de Trou-sur-mer? Non, il faudrait, au contraire, faire le vide autour des grandes épreuves, les seules qu'un grand joueur voudra se donner la peine de préparer. Interdire toute compétition dans le mois qui doit les précéder et compléter cette disposition, en rendant aux championnats de France l'importance qu'ils sont en train de perdre.

Enfin, il est une mesure qui, à mon avis, aurait les effets les plus heureux sur l'amélioration du jeu, c'est de donner aux bons joueurs des points très sévères quand ils veulent prendre part à un handicap. On verrait ainsi moins souvent le joueur scratch se donner des efforts inouïs pour gagner un prix de handicap, alors qu'il abandonne froidement dans le championnat simple, si tout ne va pas comme il le désire.

Il y aurait encore beaucoup à dire si l'on voulait continuer à énumérer les réformes ou les modifications propres à encourager le perfectionnement du jeu. Nous nous sommes bornés aux principales.

L'engouement pour le jeu de tennis grandit chaque jour, les jeunes surtout y viennent avec enthousiasme, témoin les derniers championnats interscolaires. Il faut profiter de ce mouvement pour faire progresser aussi la qualité du jeu; que ceux qui en ont les loisirs fassent, du tennis, un sport véritable: c'est de cette façon seulement qu'ils arriveront à placer la France au premier rang dans les compétitions internationales.

JACQUES QUELLENNEC.

# LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

*M. Redont, l'architecte paysagiste, qui a conçu et exécuté le Parc Pommery à Reims.*

*M. Alexandre Fitte, gagnant de la course en canoë à Alexandrie.*

*Le dernier départ du Lt Garnier, victime d'un accident mortel à Epinal.*

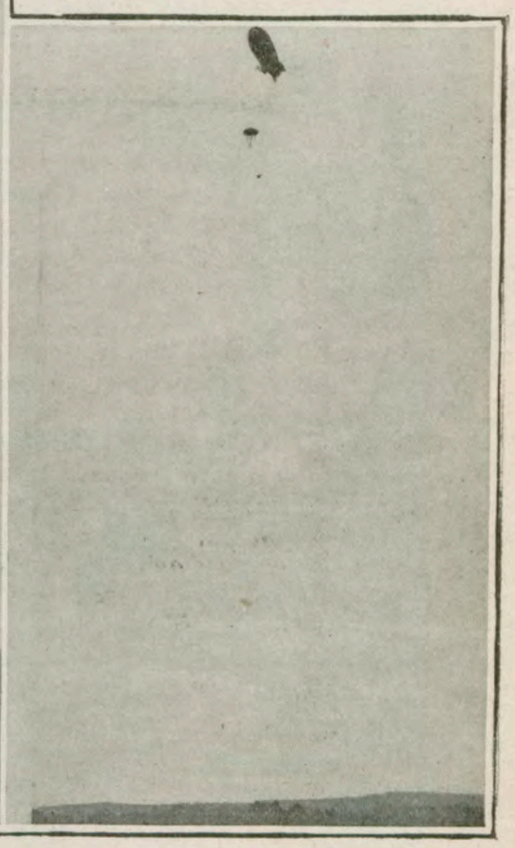
*Le boxeur Franck Moran vient d'arriver en France pour prendre part à diverses rencontres.*

*Le capitaine de génie brésilien Ortiz Echagüé sur son Morane-Saulnier.*

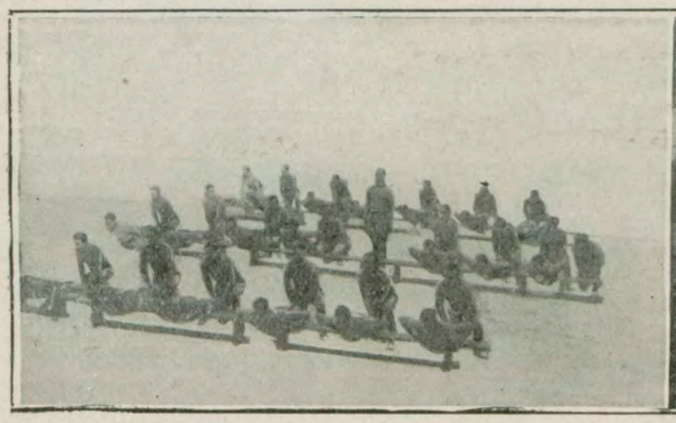
*L'aviateur Domingo Rosillo qui a traversé la mer de la Havane.*

*L'ancien champion de boxe, le célèbre John Sullivan, est maintenant devenu un paisible fermier.*

*Le monument élevé par l'Aéro-Club de France, aux coteaux de Saint-Cloud, pour commémorer les expériences de M. Santos-Dumont. Au cours de l'inauguration, M. Léon Barthou, a remis à l'illustre pionnier de l'aviation la cravate de commandeur de la Légion d'Honneur. Dans le médaillon, Roland Garros, le nouveau chevalier de l'ordre de la Légion d'Honneur, félicite le nouveau commandeur.*

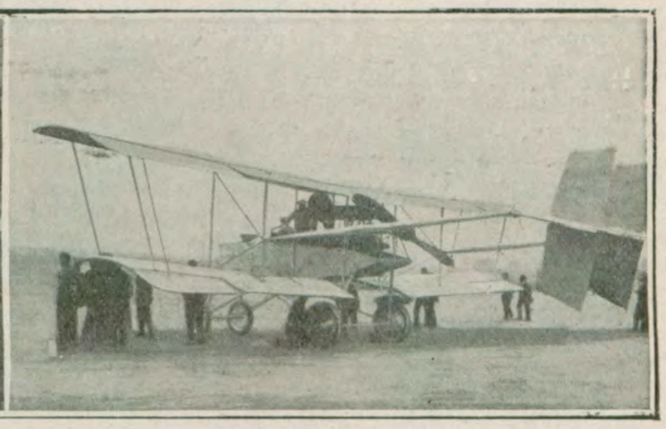


*Expérience de parachute par le major Maitland, qui se lança de 2.000 pieds de haut, du dirigeable "Delta", à Fornborough.*



*Les exercices de gymnastique des cadets de l'Académie militaire de Tolède. M. Poincaré, lors de son voyage en Espagne, assista à leurs mouvements d'ensemble.*

*Le banquet offert par les Cycles Clément à ses agents et voyageurs, s'est tenu le 24 Octobre, au Palais d'Orsay. De nombreux discours furent prononcés.*



*Le nouveau biplan que Gabriel Voisin a construit pour le sapeur Mahieu ; il est actionné par un 200-chx et pèse 1.300 kilos. Il a été essayé à Issy.*

## A NOS LECTEURS

La *Vie au Grand Air*, vendue exceptionnellement 25 centimes la semaine dernière, a obtenu un succès triomphal. Quoique nos dispositions fussent prises pour satisfaire à la vente que nous escomptions, par deux fois nous avons été obligés de procéder à un nouveau tirage. C'est dire avec quel enthousiasme fut accueilli ce numéro, et nous osons espérer que nos lecteurs nous conserveront leur confiance, continuant à adopter la *Vie au Grand Air* comme le seul magazine sportif pouvant les distraire tout en les instruisant. Car, fidèles à notre ligne de conduite, nous voulons faire de la *Vie au Grand Air* l'encyclopédie sportive idéale. Confiée uniquement à des champions et à des compétences, la technique de ses études est toujours attrayante et jamais ennuyeuse.

## NOTRE HORS-TEXTE

Nous offrons cette semaine en hors texte, le portrait de Jean Bouin, le célèbre recordman du monde de l'heure, le glorieux pédestrian, l'un de nos collaborateurs les plus appréciés.

Nos lecteurs savent que nous publions deux hors-texte par mois.

## NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE

*Le style dâns les sports*, tel sera le sujet de notre prochain numéro double mensuel. Grâce à ses articles dus à toutes les célébrités sportives, grâce à ses illustrations absolument inédites, — en grande partie des chronophotographies faites spécialement pour ce numéro, — il remportera nous l'espérons, le succès de ceux qui l'ont précédé. Il paraîtra le 15 novembre, et sera vendu 1 franc.

*LA VIE AU GRAND AIR.*

*PROPOS D'UN SPORTSMAN*

# Ne pas confondre...

*Les bêtises commencent. Il y a quelques semaines, nous appelions l'attention des imitateurs de Pégoud sur le seul résultat qu'ils pouvaient attendre de leurs tentatives, c'est-à-dire peu de publicité, encore moins de profit, et beaucoup de danger.*

*Cela n'a pas traîné, en quinze jours nous avons vu deux « pégoudistes » se briser sur le sol, et terminer ainsi leur carrière aventureuse d'aviateur trop aventuré.*

*L'un d'eux, le caporal d'Auteroche, était certainement l'un des meilleurs aviateurs que l'on put rêver. Aux manœuvres du Sud-Ouest, il émerveilla tout le monde par sa précision, son style, d'autant plus remarquables qu'il pilotait un de ces immenses biplans de 20 mètres, plus faits pour le voyage et l'allure régulière que pour les acrobaties. D'Auteroche avait trouvé le moyen d'animer cette immense cage à poules, comme on nomme, assez irrévérencieusement, ces appareils, et les descentes en tourbillons, les virages sur une aile lui étaient aussi familiers qu'à l'équipe-reine du Ballet aérien, le quadrille célèbre des Garros, Gilbert, Morane et Audemars.*

*Chacun a aujourd'hui sa petite invention pour augmenter les chances de se casser les reins le plus vite possible.*

*Ne pouvant imiter Pégoud, car on ne peut tout de même pas boucler la boucle, ni voler les roues au plafond avec une masse pareille, d'Auteroche avait inventé la* chute perpendiculaire. *Il ralentissait le moteur, sans l'arrêter, jusqu'à ce que l'appareil tombât, en ligne verticale, puis, un peu au-dessus du sol, il remettait les gaz, et repartait. C'est ainsi qu'il a trouvé la mort, près d'Epinal, au-dessus de la Moselle. L'appareil a continué à tomber, et le pauvre garçon, si brave, si simple; car ces folies sont des folies de héros, mourut quelques minutes après. Il serait grand temps de se dire que l'aviation est tout de même autre chose qu'une simple haute école. Les oiseaux ne se livrent pas à des excentricités, ce qui ne les empêche pas de voler mieux que nous. Imitons ces philosophes, contentons-nous de voler, et ne confondons pas, par trop souvent, le progrès dans l'acrobatie avec le progrès réel.*

*WHIPPER.*

*AUTOMOBILE*

# Ce que l'on pouvait voir au Salon

### La nouveauté dans les détails.

Je ne crois pas qu'aucune exposition d'automobiles ait jamais été aussi courue, aussi visitée que celle qui vient de fermer ses portes. Et, pourtant, nous n'avions ni plafond lumineux, ni velum rutilant, ni lambris rehaussés d'or. Sobrement et sans frais, MM. Loysel et Granet avaient décoré le Grand Palais pour un Salon d'affaires, ainsi qu'il a été baptisé, et Salon d'affaires il a été, j'en suis certain, n'en déplaise à ceux qui affirment son inutilité.

Dire que nous y avons appris grand chose de nouveau serait peut-être exagéré, mais pour qui voulait se donner la peine de fureter dans les coins ombreux, au lieu de rester à se pâmer devant les stands à la mode et bien situés où, le plus souvent, étaient exposés des châssis de l'année dernière, il y avait encore à glaner quelques détails intéressants, quelques nouveautés ingénieuses. C'est un triste aveu à faire, mais chez nous, — et ailleurs il doit en être de même — le petit inventeur n'a chance de voir sa découverte adoptée, que lorsqu'elle est tombée aux mains d'un plus puissant que lui qui le dévore. Je ne souhaite la mort de personne, mais je fais des vœux pour que la chance daigne sourire à ceux qui ont eu de bonnes idées, et pour que la mise en œuvre de ces idées profite à tout le monde.

J'ai vu, ainsi, un châssis encore inachevé, grossièrement présenté, mais dans lequel M. de Bazelaire a imaginé un groupement vraiment très pratique des différents organes de la voiture. Arbre de transmission, joints de cardan, changement de vitesse, différentiel, commandes diverses, tout a été ramené, groupé habilement dans l'axe longitudinal de la voiture et enfermé dans un carter étanche où l'huile et la graisse circulent, lubrifiant le tout constamment. Voilà une recherche heureuse de la simplicité pour l'entretien du mécanisme. Et quelle facilité pour le nettoyage; un aveugle jet d'eau a vite raison de toutes les malpropretés de la route. Il serait heureux que ce dispositif se généralisât.

Dans les moteurs, on semble n'avoir recherché que le haut rendement, qui permet, avec un régime très élevé, d'obtenir un volume plus réduit, mais oblige, si l'on veut lui conserver sa puissance à toutes les allures, à multiplier les vitesses, alors que l'idéal devrait être leur suppression radicale. Et, combien, je préfère ici la voie dans laquelle se sont engagés MM. de Dion et Bouton, en munissant leurs châssis de huit cylindres, dont le rythme et l'équilibre parfait augmentent presque à l'infini la souplesse et laissent au moteur une puissance suffisante même aux régimes les plus lents. Moteur puissant, voiture légère, aux mains d'un conducteur sage qui n'usera de cette force disponible que pour les coups de collier, c'est la voiture rêvée, et nous l'aurons certainement un jour peut-être prochain. L'Amérique ne nous offre-t-elle pas déjà des châssis à deux vitesses seulement qu'aucune côte ne rebute, et leurs moteurs n'ont pourtant que quatre cylindres de course et d'alésage égaux. Ce qui se fait là-bas peut et doit se faire, et mieux encore, chez nous.

La recherche du bon marché semble être une des caractéristiques de l'époque et c'est sans doute ce qui nous vaut l'avalanche de voiturettes et cyclecars qui a envahi le Salon. Tous ces modèles ne sont pas très heureux, quant à l'esthétique tout au moins: trop courts, trop étroits, ils ont l'air haut perchés sur les roues et ne donnent pas l'impression de stabilité et de sécurité que l'on est en droit d'exiger du véhicule auquel on se confie. La question du prix de vente oblige, nous dit-on, à cette exiguïté, contraint à l'emploi de modes de transmissions plus simples, mais souvent moins précis, moins mécaniques, moins durables. Est-ce bien vrai? Et n'est-il donc pas possible d'établir un modèle plus plaisant, plus gracieux, plus sérieux, dut-il coûter quelques centaines de francs de plus? Chacun sait bien, même le plus ignorant des choses de l'automobile, que l'on en a toujours pour son argent. J'ai vu ainsi, plus achalandé que les autres, le stand de la petite voiturette Sigma, justement parce que, construite à l'imitation des meilleures voitures, elle a l'aspect, la forme, l'allure, bien qu'en réduction, des plus élégantes et des plus gracieuses. C'est le poney qui a toutes les lignes du pur sang. Et le régal de l'œil est un gros atout de succès.

Nous avons aussi, dans ce rayon, les sidecars, mais j'aimerais autant n'en pas parler, parce que, n'ayant jamais su dissimuler ma pensée, je serais obligé de dire que je trouve cet instrument impratique, inconfortable, dangereux même dans les virages, asymétrique et dénué, oh! combien, de toute élégance pour ceux qui y prennent place. Il a ses partisans, ses adeptes convaincus, dont je m'attirerais les foudres, ce dont Dieu me garde.

Le Salon de 1913 aura surtout été marqué par l'apparition d'une grande quantité de magnétos ou dynamos d'éclairage électrique. On en compte près d'une trentaine, de systèmes et volumes différents. C'est la guerre franchement déclarée à l'acétylène, la lutte entre l'éclairage chimique et l'éclairage mécanique. La mode demande aujourd'hui à l'électricité de lui fournir force et lumière; phares, lanternes, trompes, sirènes, tout marche maintenant au bouton et au commutateur. Installations compliquées, fragiles et coûteuses, mais d'une application si séduisante et d'un maniment si commode qu'on en comprend l'engouement. Mais toute rose a ses épines: un des grands inconvénients de ce système est l'échauffement de la dynamo qui peut produire des court-circuits et, par conséquent, interruption du courant. On sait que l'isolant des fils est composé de coton ou de soie trempés dans un bain de gomme laque diluée dans l'alcool. Du fait de la surproduction du courant, par rapport à la section du fil, il se produit un échauffement qui détruit l'isolant. Pour parer à cet inconvénient, l'ingénieur de May, dans sa Dynamagnéto, a disposé son disjoncteur sur un plateau ventilateur qui fonctionne à la façon d'une turbine ; c'est une solution simple et élégante du problème du refroidissement nécessaire au fonctionnement régulier de l'appareil.

Je disais, la semaine dernière, que l'Angleterre, qui innova les roues amovibles, s'en désaffectionnait de plus en plus. La nouvelle m'a été confirmée à nouveau, et nos meilleures marques françaises n'expédient plus outre-Manche que des châssis montés sur roues en bois. Les reproches que l'on fait au rayonnage métallique sont d'ordre différent: grande difficulté de lavage, impossibilité d'une réparation immédiate, encombrement et poids des roues de secours.

L'avantage, plus ou moins reconnu, de raffraîchir mieux le pneumatique, ne compense pas les trois défauts précités. Et l'on revient, paraît-il, à la jante amovible; et l'on cherche, mais sans l'avoir encore trouvée, la jante démontable.

De la roue, nous passerons à la suspension, dont j'ai déjà dit quelques mots. C'est un sujet que l'on ne saurait ramener trop souvent sur le tapis. Clément, Berliet, Charron, Stabilia ont exposé différents modes nouveaux, dont nous verrons bientôt, certainement, tous leurs châssis munis, car, avaint de mettre leurs nouveautés sous les yeux du publ c ils ont dû, sans doute, se livrer à de nombreux et concluants essais. Mais, en attendant cette affirmation définitive, je tiens à signaler une suspension que j'ai dénichée dans un des angles les plus obscurs du premier étage du Grand Palais, et que j'ai eu la bonne chance de pouvoir essayer. Vous dirai-je qu'on m'a promené sur les innombrables pavés de Saint-Denis à Enghien, que l'on m'a fait franchir, à la volée, des trottoirs, des refuges entiers, et que je ne me suis pas trouvé plus incommodé que dans une voiture ordinaire roulant sur une route passable? Cette suspension qui n'était même pas exposée sous le nom de son inventeur, Guillery, réunit entre eux, par un mode d'attache spécial, les quatre ressorts de la voiture, de telle sorte que le choc reçut par l'un deux est absorbé, également, par les trois autres. Et le résultat est tel que j'estime que l'on doit pouvoir, grâce à elle, arriver à la suppression du pneumatique et à son remplacement, non pas par du plein qui ne résisterait pas à l'échauffement des grandes vitesses, mais par un bandage à circulation d'air comme l'automatique Ducasble, par exemple, qui peut impunément supporter des températures élevées. Et alors? Quelle aubaine! Economie pour nos reins, économie pour notre bourse. Pourquoi pas! Auriez-vous cru, il y a un an, qu'un aéroplane battrait le record de 200 à l'heure?

Ah! si 1913 nous vaut vraiment ce merveilleux résultat, que ce soit une année bénie entre toutes.

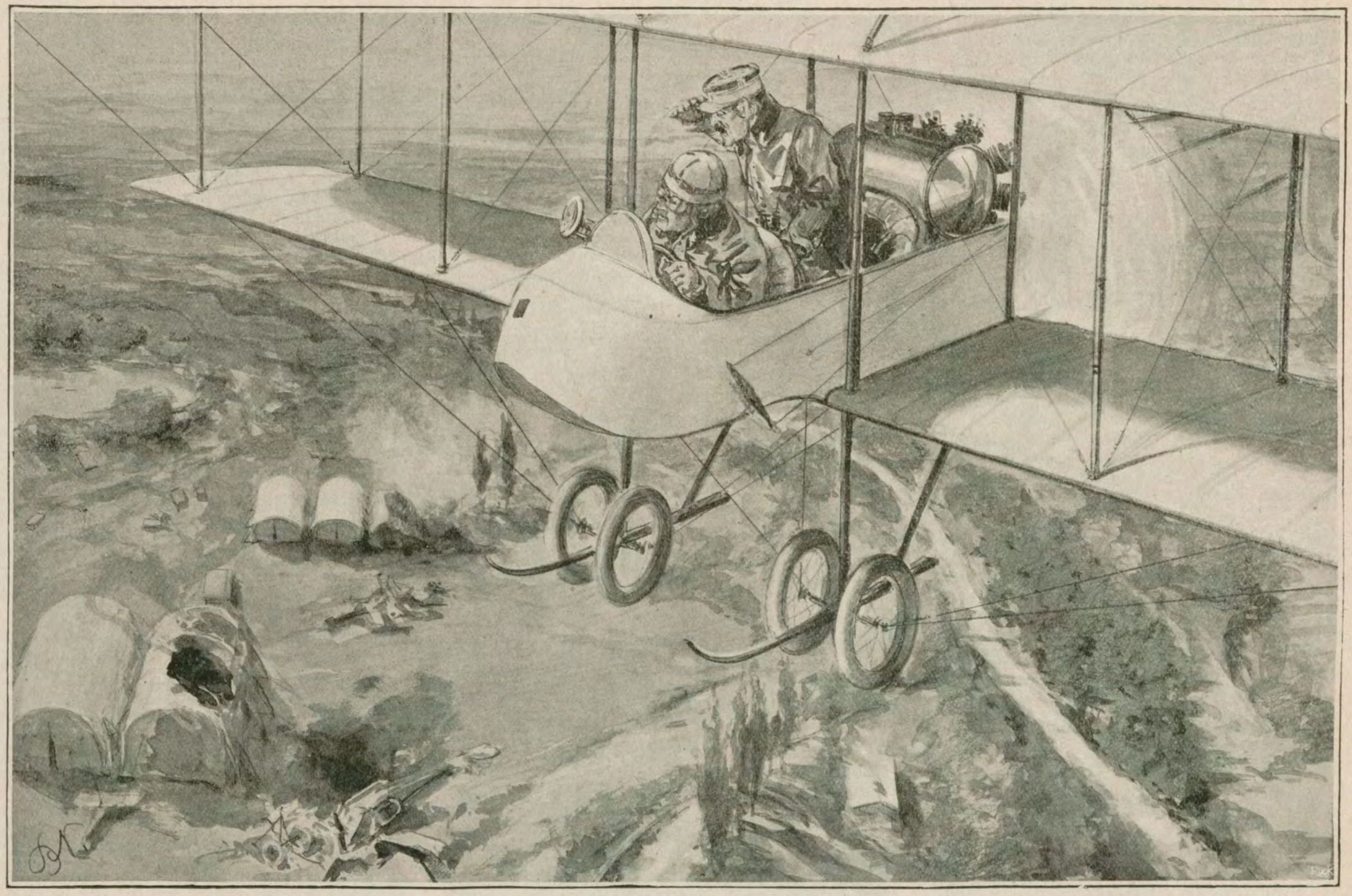
PAUL MEYAN.

**VOULEZ-VOUS GAGNER UNE AUTOMOBILE ?**

*Si oui, prenez part à notre Grand Concours du Champion, doté de 20.000 francs de prix.*

*Lire dans notre numéro du 25 octobre, les conditions de ce concours dont le premier prix est constitué par une voiture automobile 10 × 12 chevaux Doriot-Flandrin-Parant.*

*Le second bon de ce concours se trouve dans ce numéro, à la page III des annonces.*



*Ce ne sont que des ruines de hangars éventrés, de charpentes tordues, d'appareils déchiquetés ou brûlant encore.*

# Haut les Ailes![1]

**(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)**

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DU CHAPITRE PRÉCÉDENT

*Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, deux Zeppelins allemands envahissent la frontière, survolent Nancy à 2 h. 30 du soir, bombardent l'escadrille et le Parc à dirigeables. L'escadrille H E de Toul, demandée en hâte par le général commandant le 20e corps, se met immédiatement en route sous la conduite du lieutenant Saint-Bris.*

Devant moi, dans le ciel bleu, les cinq avions de l'escadrille bien régulièrement en file, à 800 mètres de hauteur s'échelonnent comme des points noirs.

Je ne fais pas grande attention aujourd'hui au pays qui défile sous moi, tellement il me tarde d'être arrivé. Et obstinément mon regard est fixé vers l'Est, vers cette frontière où il me semble toujours que d'autres masses noires ennemies vont surgir.

Voici la mosaïque des premières maisons de Nancy. Tiens ! quelle peut être cette longue traînée de poussière sur la route, près de Villers-les-Nancy? Mais c'est un train d'escadrille !... le nôtre... Déjà!

Enfin voilà le parc d'aviation... Les hangars à dirigeables, ceux des avions étincellent au soleil. Mais en vain à 1.000 mètres, à l'œil nu je cherche à voir les effets du bombardement. Kaufmann qui observe avec la lorgnette de tir me crie :

— Ah ! mon lieutenant, il y a de la casse et sérieuse. Les deux hangars à dirigeables sont éventrés. Il y a trois grands trous !

— Et les hangars des avions? Voyez-vous quelque chose?

— Tous f....., mon lieutenant.

D'ailleurs je descends, impatient, et pique fort en spirales. A 400 mètres toute l'horreur du bombardement m'apparaît, entre deux voltes.

Ce ne sont que des ruines de hangars éventrés, de charpentes tordues, de fermes disloquées, d'appareils déchiquetés ou brûlant encore. Et puis, sur le sol, un peu partout, de grands trous noirs béants, faits par les explosifs allemands. Vision rapide et terrible de la guerre aérienne de ce soir ou de demain !

J'avise un coin de terrain intact où déjà les biplans et les tracteurs de l'escadrille sont rassemblés. Je saute à bas de mon avion et cours vers le groupe de pilotes, du milieu duquel émerge la grande taille du général Servance, commandant le 20e corps, un vieux Lorrain, à la tête énergique. Sa voix rude tremble de colère lorsqu'il nous dit en nous montrant les hangars détruits :

— Messieurs, vous voyez le drame. L'attaque a été soudaine et foudroyante. A 2 h. 25 les deux Zeppelins, cubant au moins 28.000 mc, surgissent venant d'Arracourt, ils planent au-dessus de Nancy, entre 2.000 et 1.500 mètres. A 2 heures 30 une série d'explosions formidables retentissent, affolant la population. Avec la régularité d'un tir de batterie, les Zeppelins lâchent leurs explosifs ; deux au-dessus de la gare de Jarville; six au-dessus du parc d'aviation; trois au-dessus des casernes, heureusement vides... L'attaque a duré en tout quatre minutes. Pas un canon ni un avion n'ont eu le temps de riposter. Quant aux effets, vous voyez, ils sont effroyables. Obus de 90 à 100 kgr. au trinuol, broyant tout... L'escadrille M E détruite, les deux dirigeables brûlés. Trois de vos camarades morts au champ d'honneur. Voilà le bilan, messieurs !

Et sa voix, dont le timbre s'était voilé en prononçant ces derniers mots se fit à nouveau énergique et vibrante pour dire :

— Voici notre réponse !

Je viens de recevoir, il y a vingt minutes, les instructions de Paris. L'ordre de mobilisation a été lancé à 2 h. 30. Les relations diplomatiques sont rompues. Mais la guerre ne sera déclarée que ce soir après le vote des Chambres. En attendant, l'ordre du gouvernement est le suivant : répondre coups pour coups à l'attaque allemande, par une contre-attaque aérienne française. C'est pour cette mission que je vous ai réunis, messieurs.

Et se tournant vers notre chef d'escadrille :

— Capitaine Beauchery, voici mes ordres. Prenez note. Quatre avions de l'escadrille H E vont filer sur Metz, essayer de détruire le parc des dirigeables allemands de Frascati. Attaque à la bombe, à la mitrailleuse, à la grenade incendiaire. A votre choix. Liberté de manœuvres, mais je vous préviens : la tâche sera difficile. Les Allemands doivent être sur leurs gardes.

— Bien, mon général, et les deux autres avions?

— Les deux autres avions, je les garde pour une mission secrète et pé-

(1) Voir le n° 788.

rilleuse. Capitaine, désignez-moi deux pilotes résolus, prêts à tout. Rendez-vous dans cinq minutes au bureau de l'escadrille.

C'est bien compris, Beauchery ? Dans cinq minutes au bureau.

Et départ, le plus vite possible sur Metz pour les autres.

. . . . . .

Dans le bureau, près du général, penchés sur la carte, Wassigny et moi qui avons eu l'honneur d'être désignés par notre chef d'escadrille, nous écoutons les explications du général Servance. Sa voix sèche de tout à l'heure s'est faite paternelle pour nous dire :

— Comme vous le voyez, mes amis, votre tâche est rude et périlleuse. M'avez-vous bien compris? Je me résume. Trois voies ferrées stratégiques, de premier ordre, partant de la Basse-Alsace, du duché de Bade et du Palatinat, convergent vers le plateau lorrain et la frontière française.

Elles unissent directement la vallée du Rhin à la vallée de la Moselle.

Voici la 1re ligne passant par Strasbourg, Saverne : elle bifurque sur Metz et Nancy.

Voilà la 2e de Carlsruhe à Metz par Haguenau et Sarrebruck.

Quant à la 3e, comme vous le voyez, la plus importante, elle unit Metz et Thionville à Manheim et Mayence par Kaisers-Lautern et Landau.

La première reconnaissance (c'est vous Wassigny), aura pour mission la destruction de la première et de la deuxième voie ferrée. Liberté d'action, d'ailleurs. Vous choisirez sur le terrain votre point d'attaque. A titre d'indication, je vous signale comme point favorable les tunnels entre Saverne et Lutzelbourg et l'embranchement de Rosberg, dans la vallée encaissée de la Moder... Et vous, Saint-Bris, avez-vous fait votre choix?

— Voici mon idée, mon général. Piquer droit au Nord vers le Palatinat en longeant les Vosges. Me faire la main au passage sur la petite voie ferrée de Bitche à Wissembourg. Puis attaquer la 3e ligne d'abord au tunnel de Rodalfen à l'est des Deux-Ponts. (Le terrain encaissé du Hardt me semble propice). Puis ensuite à l'embranchement de Hombourg, qui me paraît un nœud stratégique de voies ferrées vers Metz-Trèves-Coblentz et Manheim.

— Bien, cela me semble logique.

— D'ailleurs, messieurs, je vous le répète, liberté absolue de manœuvre ! Je vous ai déjà dit le but : créer avant 8 heures ce soir un temps d'arrêt dans la concentration allemande en obstruant momentanément, les cinq voies ferrées. *Momentanément*, pendant quelques heures à peine, cela me suffit.

La mobilisation allemande est depuis longtemps achevée. Ils ont l'avance sur nous. Ils vont porter leur attaque brusque cette nuit sur un point de notre frontière. Quel est ce point? Je ne sais encore. Nos avions et nos dirigeables qui arrivent d'Epinal, de Verdun, de Langres, nous le diront. Mais quel avantage pour nous si dans cette concentration minutieusement réglée, minute par minute, une obstruction de quelques heures, imprévue, surgit ! C'est pour ce coup d'audace qu'il me faut des pilotes résolus, prêts à tous les sacrifices. C'est pour cela que je compte sur vous.

Messieurs, il est 4 h. 20. J'espère à 8 heures vous voir revenir sains et saufs, ayant rempli votre mission glorieuse.

Près de mon avion, mon tracteur-remorque de ravitaillement est venu se ranger doucement. Et Kaufmann, sous ma direction, opère le dernier transbordement des munitions. Tout en surveillant l'heure, je trace le plan de ma reconnaissance.

A vol d'oiseau, de Nancy au Palatinat il y a 150 kilomètres. Je compte en plus 100 kilomètres pour les détours et les recherches. Cela fait donc, aller et retour, 400 kilomètres, soit trois heures et demie d'essence.

D'autre part, il faut emporter le plus possible de projectiles. Heureusement que mon avion est un des derniers modèles blindés et qu'il emporte gaillardement ses 550 kilogrammes de poids utile.

Et, fiévreusement, j'aligne les chiffres sur mon calepin :

| | | |
|---|---|---|
| Saint-Bris, Kaufmann | 150 | kgr. |
| 3 h. 1/2 d'essence, d'huile | 140 | — |
| Appareil de T. S. F. | 80 | — |
| Trousse et rechanges | 40 | — |
| 15 bombes à 10 kgr. | 150 | — |
| Total | 560 | kgr. |

C'est bien juste comme munitions et, d'autre part, je dépasse mon poids maximum. Tant pis, je vais sacrifier mon appareil de T. S. F., qui est inutile pour cette mission. Je prendrai deux pigeons voyageurs à la place.

— Kaufmann, enlevez la boîte à transformateurs de T. S. F., ainsi que le rouleau du fil d'antenne. Remplacez le tout par une caisse de 10 bombes de 10, une boîte de grenades incendiaires et 3 rouleaux de cordeau Bickford.

— Bien, mon lieutenant.

— Enlevez aussi les grosses rechanges de la trousse. Gardez juste le petit outillage de clefs et de bougies. Ah ! demandez aussi un couple de pigeons voyageurs; vous les placerez dans le pigeonnier de bord

— Quel colombier, mon lieutenant, Nancy ou Toul ?

— Colombier de Nancy, Mais pressez-vous ; le départ est dans cinq minutes.

Et tandis que Kaufmann trotte vers le tracteur de réserve, je jette un dernier coup d'œil sur mon avion et son chargement de guerre.

La mitrailleuse, décoiffée, allonge son mufle d'acier ; elle est armée de son chapelet de balles prêtes à arroser le premier *Taube* ou *Zeppelin* allemand. Les boîtes d'explosif sont en place. Je fais fonctionner la gâchette du lance-bombe. Chaque obus glisse moelleusement dans son logement et vient se placer automatiquement en face de la chambre de sortie. C'est parfait. Tout est au point et j'ai de quoi déclancher en 30 minutes près de 300 kilogrammes d'explosifs. Les Allemands n'ont qu'à se bien tenir.

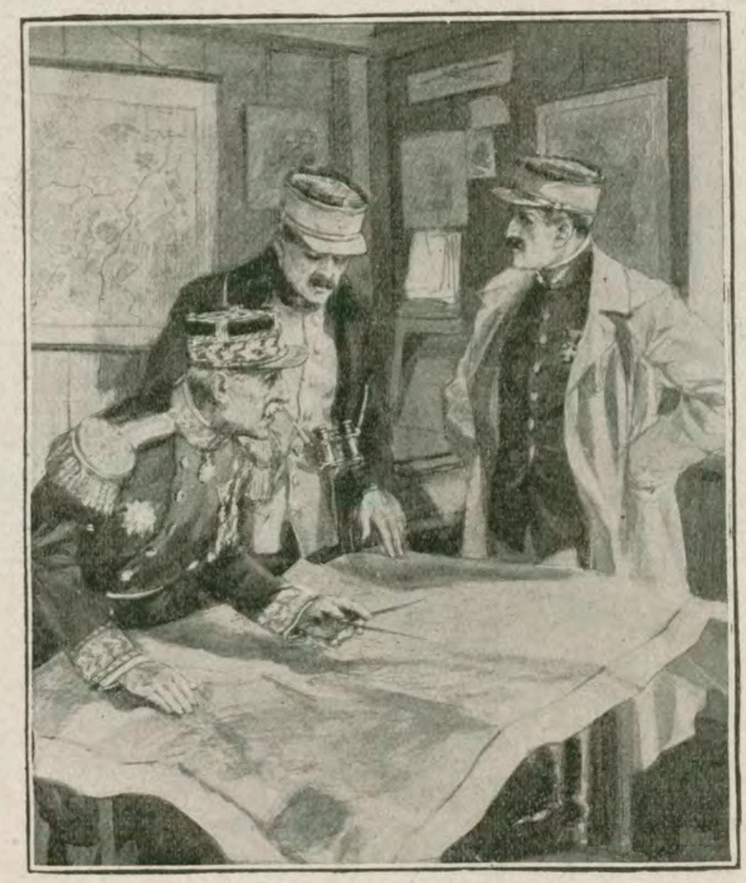
Je m'installe confortablement dans mon capot et, tout en faisant agir le volant de commande, je m'étonne de me sentir si calme au moment même de franchir la frontière, ce mur devant lequel, tant de fois, je me suis arrêté.

. . . . . .

Les deux biplans sont en ligne, face à l'Est. Les deux mécaniciens à leur poste. Wassigny me fait signe qu'il est prêt. C'est le moment. Un dernier salut aux camarades, au général qui a tenu à assister à notre départ. Le capitaine Bauchery nous serre une dernière fois la main. Il est ému, le brave homme !

— Veinards, je vous envie d'être les premiers à voler au-dessus de l'Alsace ! Saluez-la, Saint-Bris, pour nous tous... Et bonne chance.

Ah ! un dernier mot. A partir de 7 h. 30, des projecteurs rouges et verts, couleurs de l'escadrille, seront allumés sur le terrain d'atterrissage de Jarville... Bonne chance... et à bientôt !



*Dans le bureau, penchés sur la carte. Wassigny et moi nous écoutons les explications du général Servance.*

## CHAPITRE II

## AU-DESSUS DE L'ALSACE

L'avion décolle assez difficilement. C'est à peine si j'arrive à franchir au bout de 200 mètres la ligne de peupliers qui borde le terrain.

Je suis lourd, très lourd, bien que j'aie laissé mon matériel de rechange à Nancy. Il est vrai que c'est un véritable arsenal d'explosifs que j'emporte à bord, de quoi faire sauter plusieurs *Zeppelins* et leurs hangars !

J'écoute avec attention mon moteur : il ronfle harmonieusement. C'est le principal. Une fois à 1.000 mètres, malgré mon chargement, je serai hors d'affaire.

Je regarde l'heure, 4 h. 30. J'ai trois heures et demie de jour devant moi. C'est plus qu'il ne faut pour mener à bien ma mission.

Je me sens le cœur léger et joyeux. Je ne peux pas arriver à me pénétrer de la gravité exceptionnelle de la situation. Il me semble que je fais, avec mon mécanicien, une escapade aérienne, une partie de «Cross» au-dessus de la campagne... Et cependant, fichtre, l'heure est grave ! Les balles vont siffler, et les obus éclater dans quelques instants !...

Avec satisfaction, je fais l'inventaire des objets familiers qui se trouvent dans mon capot. C'est le petit pupitre sur lequel j'ai tant de fois griffonné mes notes de reconnaissance. C'est mon dérouleur de cartes, automatique, mû par un mécanisme ingénieux d'horlogerie. Un grand trait rouge est tracé sur le papier, indiquant mon axe de marche vers l'Alsace et le Palatinat. Je repère l'écart angulaire entre ma boussole et la direction générale : 53°. Quoique le temps soit exceptionnellement clair et sans nuages, je préfère, par prudence, assurer ma direction de route.

Devant moi, le grand tableau des instruments de précision étale ses cadrans où les aiguilles sensibles tremblotent. Et mes yeux vont tour à tour de l'altimètre au compte-tours, du baromètre à l'indicateur de pente, du tachymètre aux anémomètres et boussoles compensées.

A ma droite sous les niveaux d'huile et d'essence, le viseur du lance-bombe avance ses lentilles, et, par la meurtrière, le paysage apparaît et défile sous mes pieds.

— Ça va, Kaufmann ? Le moteur, les tendeurs...? tout marche bien ? Rien d'anormal ?

— Je vais voir, mon lieutenant; pour le moment, le moteur tourne «rond» Jamais il n'a si bien tiré.

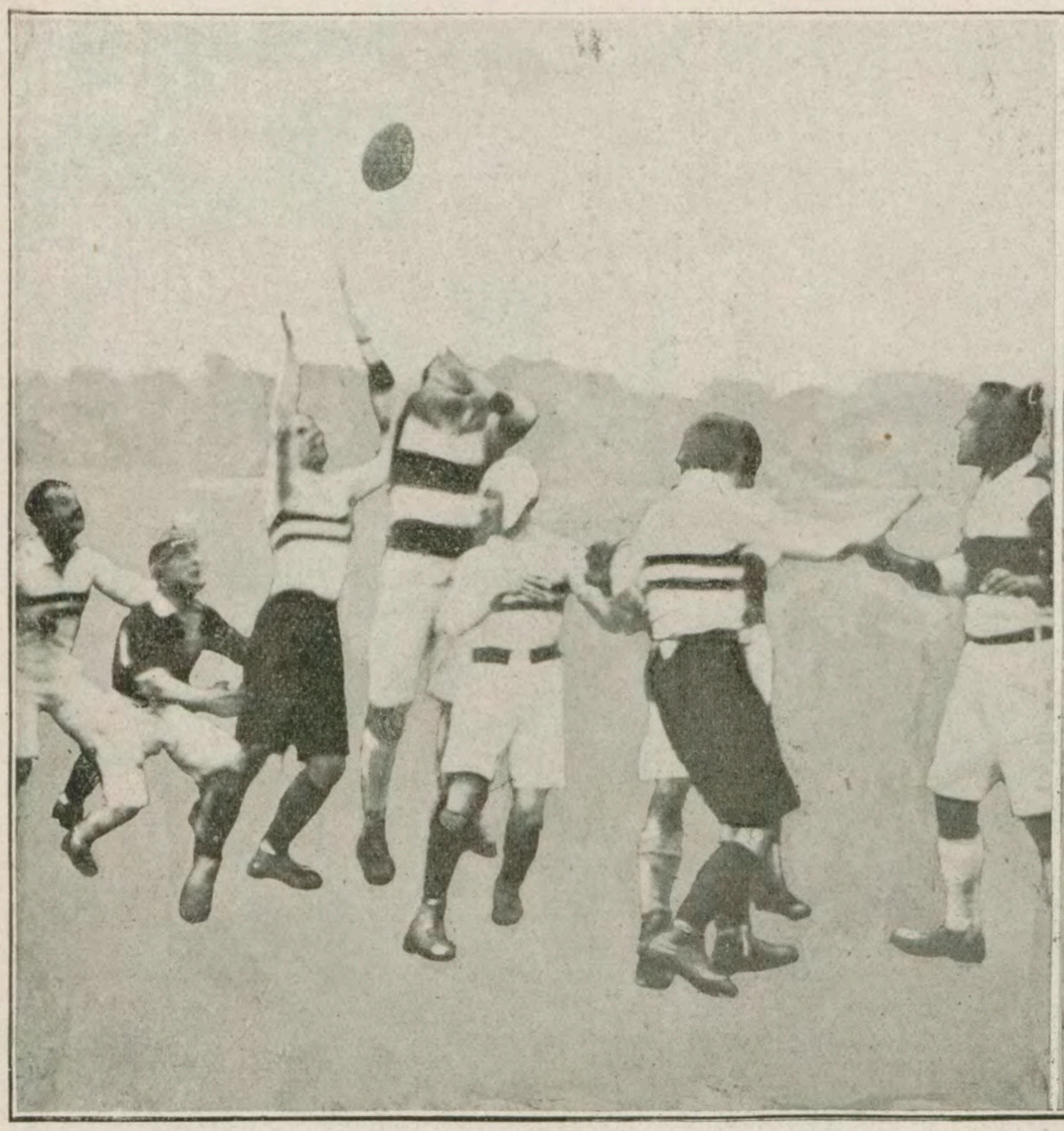
Et quittant son siège, il va faire sa petite inspection. Mon avion H E 307 est un des derniers modèles adoptés par l'armée. Le fuselage spacieux et blindé sur trois faces permet d'accéder, en passant entre les deux réservoirs, jusqu'au moteur, de vérifier en marche, magnéto, pompe à huile, carburateur. Un petit chemin de ronde métallique, léger, court sur le milieu du plan, va jusqu'à son extrémité, permettant d'observer pendant le vol le travail des ailes et des différents organes. Que d'accidents ont été évités depuis cette innovation! Et tendeur par tendeur, fil par fil, Kaufmann palpe, regarde, vérifie. Satisfait, il regagne son siège et me dit :

— Vous pouvez avoir confiance, mon lieutenant; ce n'est ni le moteur, ni les ailes qui vous lâcheront cette fois.

*(A suivre.)*

MARC GOUVIEUX.

# DEUX MATCHES DE RUGBY



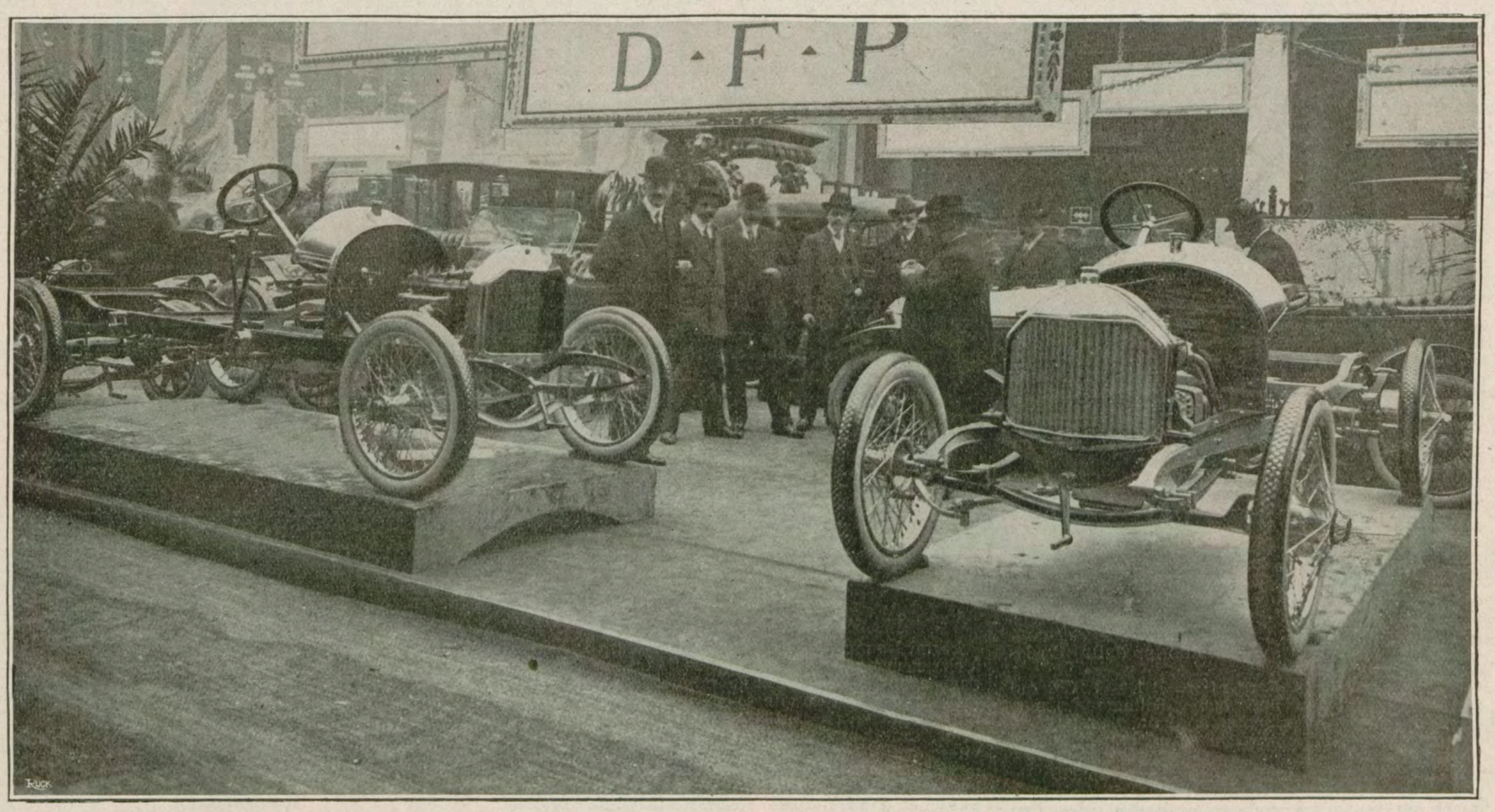
**LES NANTAIS A PARIS**

*Dimanche dernier, à Colombes, le Stade Nantais rencontrait le Sporting Club Universitaire de France; les Provinciaux triomphèrent par 9 points à 6.*

**LE STADE BAT LES ANGLAIS**

*Au Parc des Princes, le Stade Français gagna son match contre l'équipe anglaise Saint Mary's Hospital, marquant 26 points à 0.*

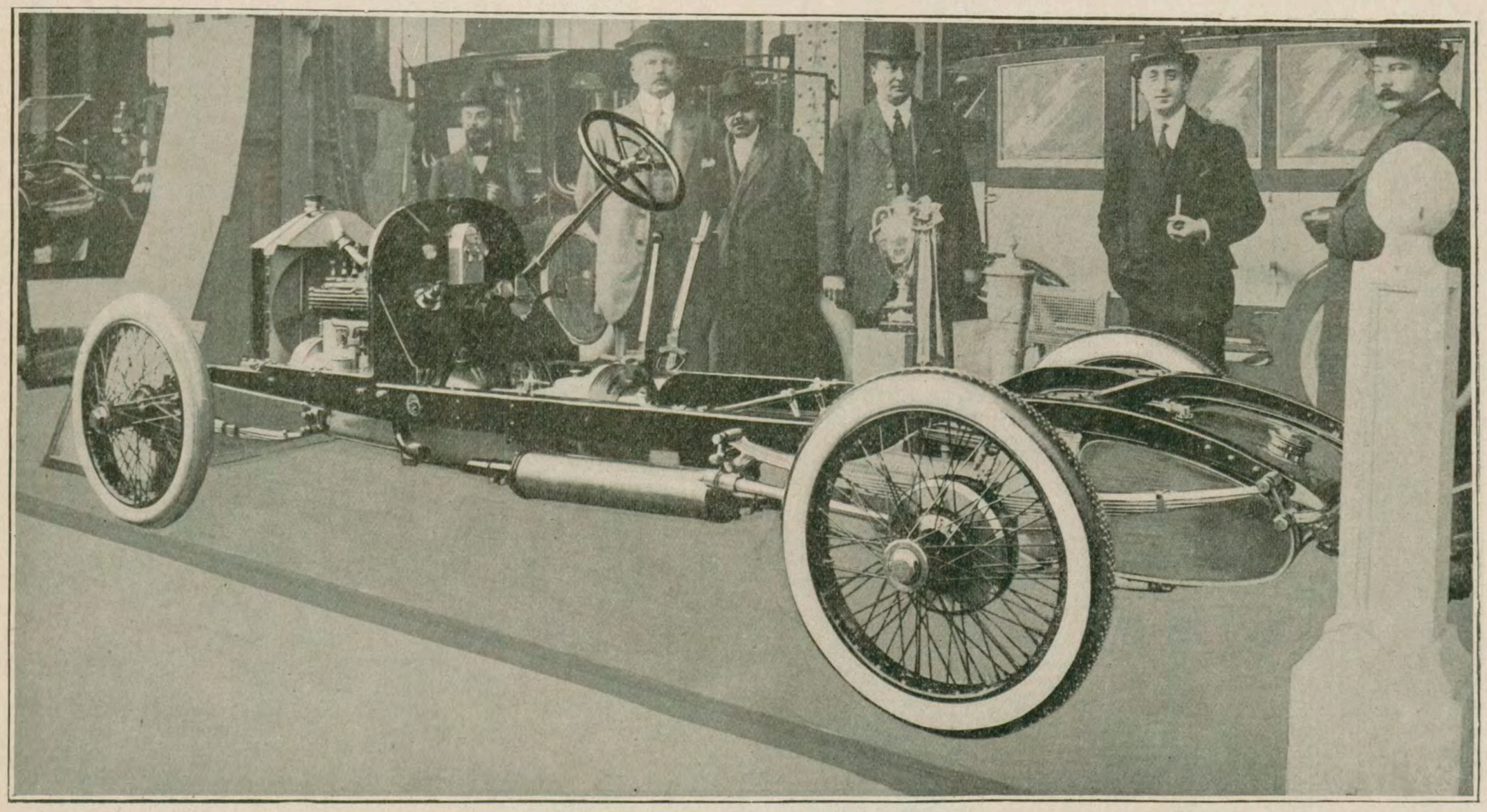
# AU SALON DE L'AUTOMOBILE




**LE STAND DORIOT-FLANDRIN-PARANT**

*Les Doriot-Flandrin-Parant ont remporté le plus grand succès au Salon; tout le monde voulait voir la 10-chx 4-cylindres de série, du même type que celle qui s'est classée première dans les grandes courses de cette année: à Limonest, au Ventoux, à Gaillon et à Brooklands.*

# LE STAND MÉTALLURGIQUE



**LA VOITURE VICTORIEUSE DU CIRCUIT DU MAROC**

*Au Stand Métallurgique, les visiteurs ont longuement admiré la 14 × 28 chevaux du même type, exactement, que la Métallurgique (pneus Continental) que Rivière conduisit à la victoire, dans le Circuit marocain.*

# A travers les Stands

## LE FREIN D'ÉCROU CHÉNEAU

Le Salon présente, cette année, parmi les nouveautés qui nous semblent appelées à un grand succès, un nouveau système de bloquage des écrous dont on peut dire qu'il réalise enfin la solution complète de ce grave problème industriel : c'est le frein d'écrou Chéneau.

Bien que ce dispositif soit en soi-même fort peu de chose, puisqu'il consiste en un simple fil d'acier fixé à l'écrou et serrant sur le boulon, nous estimons qu'il n'est personne : constructeurs, mécaniciens ou particuliers, qui doive s'en désintéresser.

Car, par suite de son efficacité absolue, il donne aux propriétaires d'automobiles l'assurance qu'ils ne seront jamais victimes d'un de ces nombreux accidents dus au desserrage intempestif d'un écrou.

Aux mécaniciens, il apporte une grande facilité pour le démontage et le remontage des machines qu'ils ont à réparer, car son application n'augmente en rien le temps nécessaire à la mise en place des écrous.

Aux constructeurs, il offre l'avantage d'une économie considérable sur la main d'œuvre de montage de leurs machines.

Nous ne saurions trop engager nos lecteurs à demander notices et échantillons au Frein d'Ecrou Chéneau, 39, rue de Flandre, Paris.

## L'ARRÊT AUTOMATIQUE ET LE FREIN DE SECOURS CARPENTIER

Après tous les accidents navrants causés par suite de la suppression du conducteur pour une cause fortuite et indépendante de sa volonté telle que mort subite, congestion, syncope, etc., il était de toute urgence que l'on s'employât à construire des appareils pour éviter et atténuer autant que possible les conséquences qui suivent les accidents produits par les causes citées ci-dessus.

Les établissements Carpentier, Balet et Cie, qui nous ont déjà donné une bougie d'allumage remarquable, ont tenu à présenter au monde automobile deux appareils fonctionnant indépendamment l'un de l'autre :

1° L'arrêt automatique qui, par sa simplicité, le peu d'encombrement qu'il occupe, sa facilité de pose même sur toutes les voitures existantes, sans rien avoir à changer dans la disposition de ces voitures, sinon le volant de direction, est appelé à rendre les plus grands services à toutes les personnes qui se font conduire.

De plus, cet appareil oblige le conducteur à n'être jamais distrait et à avoir constamment une main sur son volant d'une façon réglementaire.

2° Le frein de secours qui peut être actionné de l'intérieur de la voiture par une simple manette qui, après avoir coupé l'allumage, agit sur le frein du différentiel.

Voilà deux appareils qui sont appelés à avoir un grand succès dans le monde automobile et je me promets de revenir sur ce sujet d'ici quelque temps en donnant une explication détaillée de ces deux appareils.

## L'HUILE ESSOR

Le stand de la maison Boyer et Cavaillon, fut certainement l'un des plus « assaillis » pendant le Salon. Cette grande firme offrait, en effet, l'essai gratuit de ses produits pour démontrer qu'il est injustifié que de bons lubrifiants soient chers.

L'huile Essor, aussi bonne que la meilleure, est, en tous cas, l'huile d'auto qui graisse le mieux. Elle décrasse les moteurs.

Les demandes d'essais gratuits sont encore reçues 111, rue de Bécon, à Courbevoie (Seine).

## CHEZ A. OBLIN

De nombreux visiteurs du Salon de l'Automobile se sont arrêtés au stand A. Oblin. La spécialité de ce constructeur est, rappelons-le, la fabrication de sidecars, carrosseries torpedo ou camion livreur, l'une et l'autre sur châssis amovibles.

Tous ses modèles sont de construction essentiellement française et peuvent être adaptés à n'importe quelle motocyclette. M. Oblin fournira tous renseignements complémentaires à la demande que nos lecteurs pourront lui adresser, 40, rue d'Amsterdam.

## LA VOITURE DELACOUR

Parmi les merveilles du Salon, la voiture Delacour, à changement de vitesse progressif sans aucun engrenage, a suscité l'intérêt et l'admiration unanimes.

Ce changement de vitesse continu qui permet, avec un seul levier, un seul secteur, instantanément, sans bruit, sans heurt, de passer par dix, quinze, vingt vitesses différentes, constitue en effet une invention merveilleuse. Il a facilité l'établissement de voitures légères, économiques, simples, pratiques, d'une souplesse et d'une sécurité incomparables. De l'avis de nos techniciens, c'est la plus belle nouveauté du Salon. Pour l'apprécier, téléphoner Roquette 60-87, ou écrire, 19, rue de la Lancette.

F. MORIN.

## *CALENDRIER DE LA SEMAINE*

DIMANCHE 2 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil (Prix Aston Blount).
LUNDI 3 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Saint-Cloud.
MARDI 4 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte. (Prix Max Mam).
MERCREDI 5 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Saint-Cloud.
JEUDI 6 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil.
VENDREDI 7 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffite.
SAMEDI 8 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Saint-Cloud.

## RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 20 AU 27 OCTOBRE 1913

### BOXE

SAMEDI 25 OCTOBRE. — De Ponthieu bat Paul Til aux points en 20 rounds et conserve son titre de champion de France poids plume.

### FOOTBALL RUGBY

DIMANCHE 26 OCTOBRE. — Au Parc des Princes : le Stade Français bat l'équipe de Saint-Mary's Hospital, par 26 points à 0. — A Colombes, le Stade Nantais bat le Club Sporting Universitaire de France, par 9 points à 6. — Et le S. C. de Vaugirard bat le Racing Club, par 16 points à 11.

### HIPPISME

MERCREDI 22 OCTOBRE. — Le Tremblay. — *Prix Edgard-Gillois* (20.000 francs. 2.600 mètres) : 1. Coraline (Sharpe) à M. Lévy-Picard ; 2. Brûleur ; 3. Palme d'Or. — P. M. : gag. : 145 fr. 50 ; pl., 26 fr. 50, 13 fr. 50.

JEUDI 23 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix de Salverte* (25.000 francs, 4.000 mètres) : 1. Orsonville (J. Reiff) au baron Gourgaud ; 2. Rasoir ; 3. Chouchoute. — P. M. : gag., 27 francs ; pl., 12 fr. 50, 15 francs, 15 francs.

*Prix de Condé* (20.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Oreste II (Allemand) à M. J. des Forts ; 2 Le Ritto ; 3. Dacier. — P.M. : gag., 78 francs ; pl., 29 fr. 50 ; 25 fr. 50 ; 18 francs.

VENDREDI 24 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. *Prix de Flore* (25.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Trinqueuse (T. Robinson) à M. Calmann ; 2. Beauté du Diable ; 3. Ardèche. — P. M. : gag., 120 francs, pl., 29 francs, 16 fr. 50, 21 fr. 50.

DIMANCHE 26 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix de Saint-Firmin* (15.000 francs, 1.100 mètres) : Hip, à M. Kélékian (Mac Gee) ; 2. Pétrimolle ; 3. Odin II. — P. M. : gag., 300 fr. 50 ; pl., 85 francs ; 26 fr. 50, 71 francs. — *Handicap limité* (20.000 francs, 2.400 mètres), 1. Ardèche, au baron de Nexon (G Barthelomew) ; 2. Vangoyen ; 3. Careless. — P. M. : gag., 54 francs ; pl., 20 francs, 31 francs, 16 fr. 50.

### CYCLISME

DIMANCHE 26 OCTOBRE. — Palais des Sports. — *Match Serès-Walthour* : 1. Serès qui remporte les deux manches de 12 kil. 500 et de 20 kilomètres. — *Handicap* (1.609 mètres : 1. Rutt ; 2. Perchicut ; 3. Mathieu.

JEAN BOUIN

Recordman du Monde de l'Heure — 19 kilm. 021

**CHEZ MICHEL PANTALL, L'ENTRAINEUR DE LE GRAND PRESSIGNY**

*Sur notre photographie, on aperçoit Michel Pantall, l'habile entraîneur de Le Grand Pressigny, surveillant la rentrée de ses chevaux après leur travail sur l'allée des Aigles ; Le Grand Pressigny est le premier à gauche.*

# LE MEILLEUR DEUX ANS

PAR RENÉ RIONDET

Les grands performers de l'année nous ont apporté ces jours-ci toute une série de déceptions.

Nous avons vu successivement, en l'espace de cinq jours, Dagor, le héros de la Poule d'Essai et du Derby, se placer quatrième dans le Prix du Cèdre, derrière Fauche le Vent ; Brûleur, le triomphateur du Grand Prix et du Royal Oak, échouer dans le Prix Edgard Gillois, contre Coraline ; Moïa, l'héroïne du Prix de Diane et du Prix Vermeille, finir quatrième dans le Prix de Flore, derrière Trinqueuse.

Certes, pour expliquer ces défaites, il serait facile d'invoquer plusieurs excuses : soit les circonstances de la course, soit le poids rendu qui, dans le cas de Brûleur, était de quatorze livres et qui variait, pour Dagor, de douze à seize livres et, pour Moïa, de quatorze à dix-huit livres.

Mais, normalement, de semblables détails n'auraient pas dû suffire à déterminer un échec. Et il semble bien que la véritable raison de ces défaillances doive être cherchée dans la façon dont on exploite, à notre époque, la carrière d'un cheval de courses.

Après une sévère campagne à deux ans, Dagor a reparu, cette année, le 24 mars, au Tremblay, soit exactement dix jours après la réouverture des courses plates ; Moïa, qui n'avait couru qu'une fois à deux ans, a fait sa rentrée le 2 avril ; enfin, Brûleur a fourni ses débuts, dans le Prix Juigné, le 13 avril.

Voilà donc trois performers de classe qu'on maintient sur la brèche pendant plus de sept mois, en exigeant de leur part des efforts sévères et répétés.

Qu'y a-t-il d'étonnant à ce qu'à la fin, ils arrivent à succomber précisément le jour où il semble qu'on leur demande une tâche facile ? Il ne faut pas se hâter de les dénigrer pour un échec dont leurs propriétaires sont les principaux artisans.

Nous avons vu succomber, dans les mêmes conditions, As d'Atout, Alcantara II, et bien d'autres.

On reproche au gros public, et non sans raison, de faire preuve d'étroitesse de vues en cherchant, pour la moindre interversion de forme, des explications fantaisistes et en exigeant, de la part de cet organisme délicat qu'est le cheval de courses, la régularité d'une machine peu compliquée. Mais cette mentalité, par trop rudimentaire, fait chaque jour de nouveaux progrès : elle gagnera bientôt les propriétaires qui traiteront leurs nobles représentants comme de simples moteurs d'automobile.

Les éleveurs eux-mêmes paraissent tout disposés à s'engager dans cette voie : l'autre jour, Padoue II a été adjugée 48.000 francs comme poulinière. Or, cette poulinière nouveau style employait les loisirs que lui laissaient ses occupations au haras, à venir disputer des courses et même à prendre part, deux jours avant la vente, à deux épreuves dans la même réunion, fournissant ainsi un effort qu'on hésite à demander à des spécialistes de l'hippodrome.

Si nous nous tournons du côté des jeunes chevaux, nous avons matière à nous consoler des déboires rencontrés chez leurs aînés. Là, au moins, nous trouvons une régularité provisoire.

Le Grand Pressigny, en battant dans un grand style Mousse de Mer, Sardanapale, Roselys et autres bons gagnants, a nettement affirmé sa supériorité sur tous ses contemporains. Sa dernière victoire, dans le Prix de la Forêt, a été particulièrement impressionnante ; Sardanapale, pour lequel on avait invoqué de nombreuses excuses lors de leur précédente rencontre, a loyalement accepté le combat ; il est venu, dès le début du parcours, se placer à côté de Le Grand Pressigny, qui avait résolument pris la tête ; tous deux ont lutté ainsi pendant toute la course jusqu'au moment où, à deux cents mètres du poteau, Sardanapale a dû baisser pavillon, littéralement brisé par la supériorité d'action de son rival.

A la suite de son succès facile dans le Prix de Condé, Oreste II s'est fait, parmi les sportsmen, de nombreux partisans, qui n'hésitent pas à l'opposer à Le Grand Pressigny. Il n'existe entre eux que des lignes trop indirectes et bien fragiles ; mais il semble permis d'affirmer que ce sont là deux excellents représentants de la jeune génération.

Or, tous deux appartiennent à la famille 4.

Nous avons déjà souvent signalé la réussite magnifique de cette famille. Nous en avons parlé en 1911, à propos des carrières brillantes des Basse Pointe, Cadet Roussel III, Rire aux Larmes, Alcantara II, Manthorpe ou La Concorde.

Nous l'avons rappelée, l'an dernier, lors des victoires de Friant II, de Rire aux Larmes, de Basse Pointe, de Gloster, de Saint Ange III, de Rêveuse, de Dagor ou de Maboul III.

Enfin, l'autre jour encore, nous y faisions allusion au sujet de Brûleur, de Dagor et du père de Nimbus.

Et voilà qu'aujourd'hui, lorsque nous nous trouvons en présence de deux bons performers de deux ans, nous nous apercevons qu'ils se rattachent à cette même famille 4.

Oreste II remonte à la même souche que Dagor, celle de Dévotion, qui compte comme descendants deux gagnantes des Oaks, Thébaïs et Seabreeze, et trois de nos étalons. Le Var, Gallerte et Rock Sand.

Quant à Le Grand Pressigny, il descend de Lady Hawthorn, l'arrière grand'mère de Le Sancy.

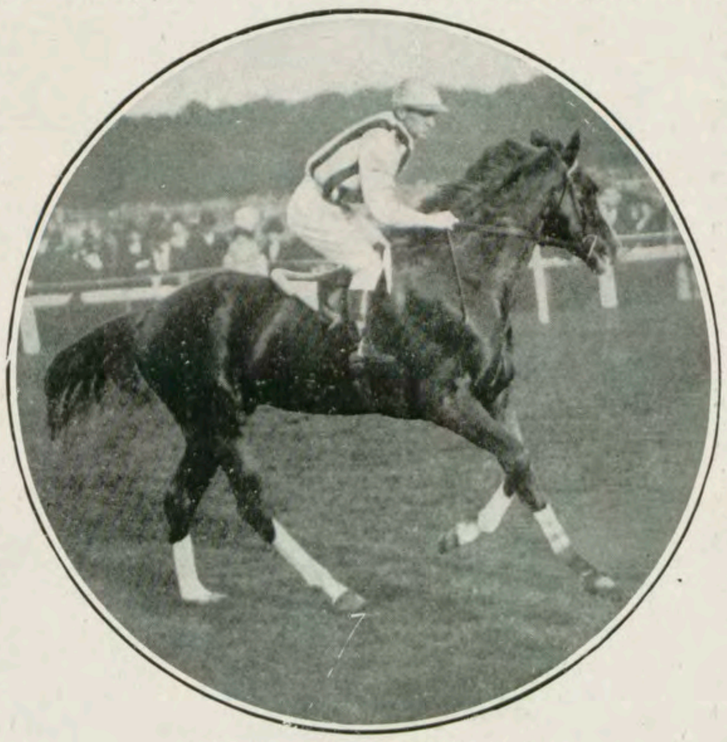
Sa mère, Grace Gumberts, est née en Angleterre, en 1901, chez Sir John Miller. Elle fut achetée, comme foal, pour 656 francs, par M. E. O. Powell, qui, l'année suivante à Doncaster, la revendit 7.875 francs à M. E. Leigh, l'entraîneur americain ; celui-ci l'expédia aux Etats-Unis Elle devait en revenir en 1908, lors de la crise fameuse : à ce moment, elle fut dirigée sur la France, où elle passa en vente le 20 octobre. M. Edmond Blanc s'en rendit acquéreur pour 10.000 francs ; mais il ne la conserva pas longtemps ; car, le 11 octobre 1909, elle fut adjugée à la baronne Angellier pour 16.500 francs.

Au cours de cette carrière accidentée, Grace Gumberts a eu en 1908 Adam Bede par Adam ; ce poulain, né en Amérique, a fourni en Angleterre une bonne carrière, remportant à l'âge de quatre ans le Duke of York Stakes et le Cambridgeshire. En 1909, elle a mis au monde, chez M. Edmond Blanc, un poulain par Adam, Hudson III, qui n'a pas paru sur le turf.

Enfin, depuis qu'elle est chez la baronne Angellier, elle a eu successivement, en 1909, Le Grais par Flying Flox, qui a couru cette année sous les couleurs de M. Jean Stern ; en 1910, Le Grand Pressigny par Saint Bris ; et, en 1911, Graminée par Phœnix qui, aux dernières ventes de Deauville, a été achetée 26 500 francs par M. Deutsch.

Il est permis de signaler, comme détail curieux, que la mère de Grace Gumberts, Maid of Mentmore, était une jumelle dont le coéquipier est mort. Quant à la mère de Maid of Mentmore, Corisande, elle a triomphé dans le Cesarewitch à l'âge de trois ans en 1871.

RENÉ RIONDET.



**LE GRAND PRESSIGNY**

*Le Grand Pressigny est un fils de Saint-Bris et Grace Gumberts. Il appartient à M. A. Monnier.*

*HIPPISME*

# La dernière de Longchamp

## Une facile victoire d'Ardèche.

La dernière journée de Longchamp est une des moins importantes de la saison. Des trois numéros qui forment la partie essentielle du programme : handicap limité, Prix du Pin, Prix de Saint-Firmin, ce dernier est généralement le plus intéressant, ou, du moins, celui qui éveille le plus de curiosité. C'est le seul, en tous cas, qui appelle les commentaires.

Quelle est la valeur du lot ? Y a-t-il chance d'y voir se révéler un futur crack ? C'est la question qui se pose inévitablement à son sujet, comme elle se pose pour toutes les courses de débutants. On sait fort bien qu'elle ne comporte pas de réponse bien précise, mais on la pose quand même et on a essayé tant bien que mal de la résoudre. L'opinion générale est que le lot de cette année n'a rien de bien remarquable. Avant la course, on disait quelque bien de trois ou quatre candidats, mais aucun n'arrivait avec la réputation d'un crack, et ce ne sont d'ailleurs pas, à une exception près, les candidats réputés qui ont le mieux couru. Benoiton, un demi-frère de La Plata, de taille moyenne, n'est pas déplaisant, mais il n'a rien non plus qui retienne l'attention. Son écurie fondait sur lui, cet été, d'assez hautes espérances, mais était déjà, à la veille de la course, bien désillusionnée. Sans désespérer positivement du succès, elle pensait qu'il ne fallait pas grand'chose pour le battre. Terminus, un fils de Macdonald et Terre Cuite n'inspirait pas, lui non plus, une bien grande confiance à son propriétaire. C'est cependant un bien beau poulain, très tardif, et appelé très probablement à mieux faire On ne pourra le juger que l'an prochain. Il a d'ailleurs assez bien figuré, mieux que La Rose, une autre fille de Macdonald. demi-sœur de Quai des Fleurs, qui avait été, disait-on, bien essayée. C'est une grande pouliche d'assez belle apparence, mais qui a causé une déception complète. Le seul des concurrents en vue qui ait fait à peu près ce qu'on attendait est Pétrimolle, une très jolie pouliche de Santo Stretto et Jode, qui a figuré en tête au début, puis rétrogradé ensuite pour revenir à la fin prendre la seconde place. Elle finissait très bien. Les autres concurrents qui ont figuré à l'arrivée étaient plus ou moins dédaignés. Le gagnant Hip est un poulain gris, par Le Samaritain, demi-frère par conséquent d'Isard II qui a gagné la même course l'an dernier. Il est, d'autre part, propre frère de Gamine VII. Possède-t-il la même qualité qu'Isard II et fournira-t-il la même carrière ? Mystère. C'est un poulain bien suivi, à la physionomie éveillée, assez poussé dans sa préparation, mais encore insuffisamment musclé cependant. Il ne s'imposait certes pas. Isard II, l'an dernier, s'était présenté avec une tout autre réputation, et, il faut bien le dire aussi, une autre apparence Je dois dire, cependant, que sa victoire a été facile et qu'il a dominé par sa bonne tenue tous ses adversaires. Orphée a figuré longtemps en tête et n'a été battu que tout à la fin par Odin II pour le troisième place. Aurore Boréale, une petite pouliche par Elf et Albane, propre sœur par conséquent d'Albanais, a trahi complètement la confiance de son entourage. Prestigieux, un prestige assez lourd, a manqué ledépart. Il n'avait pas donné grande satisfaction à son entraîneur, mais c'est un poulain assez paresseux qui peut faire mieux peut-être en public qu'à la maison.

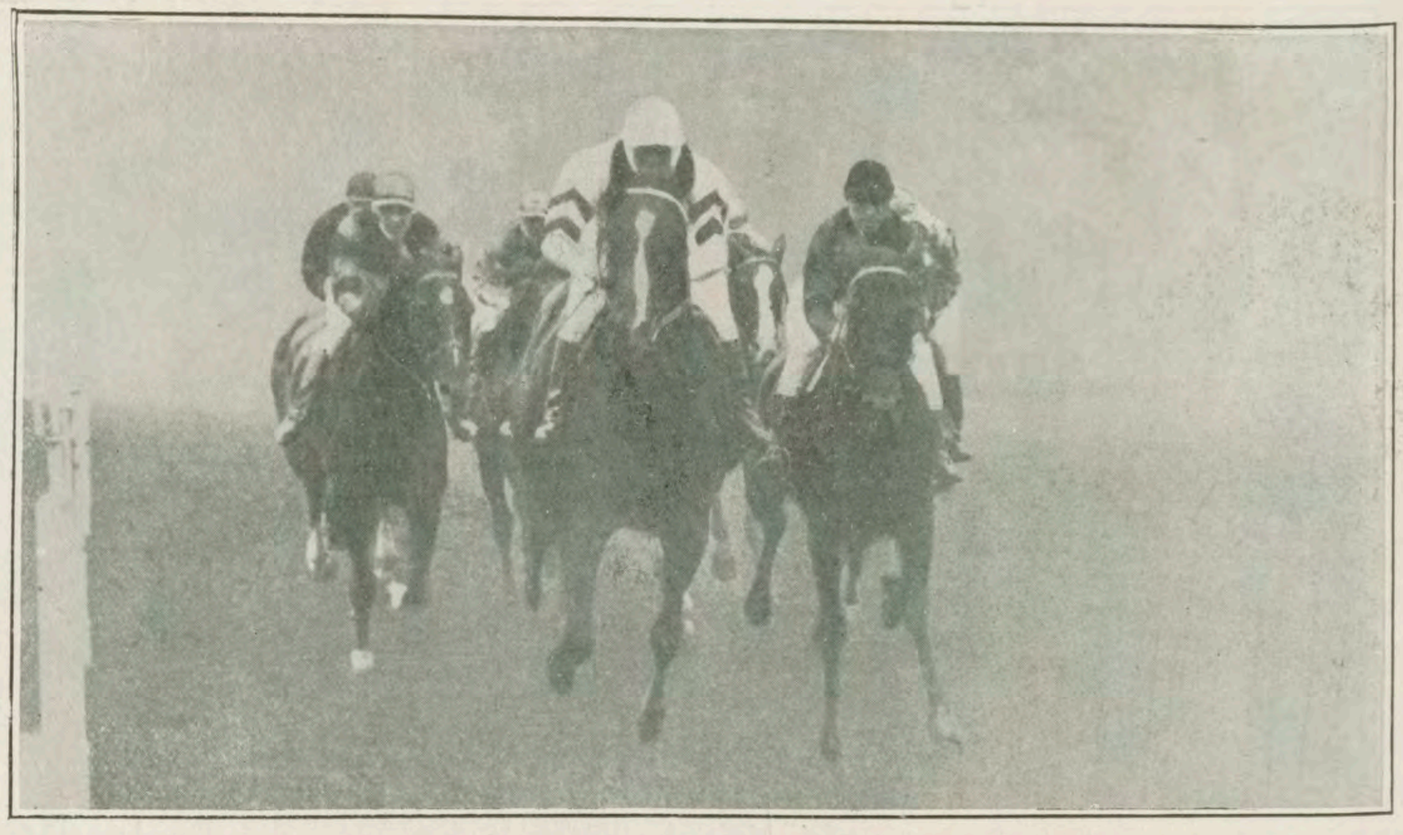
Le handicap limité est revenu à Ardèche qui a gagné très facilement. Faut-il en conclure qu'elle a couru là une toute autre forme que dans le prix de Flore ? On est tenté de le croire, mais rien pourtant ne le prouve.

Vangoyen, auquel elle rendait 14 livres, était deuxième. A le juger d'après ce qu'il a fait jusqu'ici, le battre dans ces conditions de poids n'est pas un exploit. Careless, qui était troisième, s'est toujours montré assez inégal. Palme d'Or, qui finit aux côtés d'Ardèche, n'avait pas fini beaucoup moins loin que Coraline le mercredi précédent au Tremblay. Ce qui plaide surtout en faveur d'Ardèche, c'est la facilité de sa victoire qui a été vraiment très plaisante. Mais, encore une fois, il n'y a pas entre sa course de Longchamp et celle de Maisons, de désaccord positif. On a dit qu'elle était, le jour du Prix de Flore, sous l'influence de son sexe. Je constate cependant qu'il y a concordance parfaite entre la course qu'elle a fournie ce jour-là et la meilleure de ses performances antérieures, c'est-à-dire sa victoire dans le Prix de Malleret à Longchamp. Les deux fois elle a fini devant Moïa qui lui rendait 4 livres. Elle a, d'autre part, précédé d'une encolure Beauté du Diable à 10 livres et a fini à trois quarts de longueur derrière elle à 14. Rien de plus normal. A quatre mois d'intervalle elle a montré sur 2.000 mètres exactement la même forme.

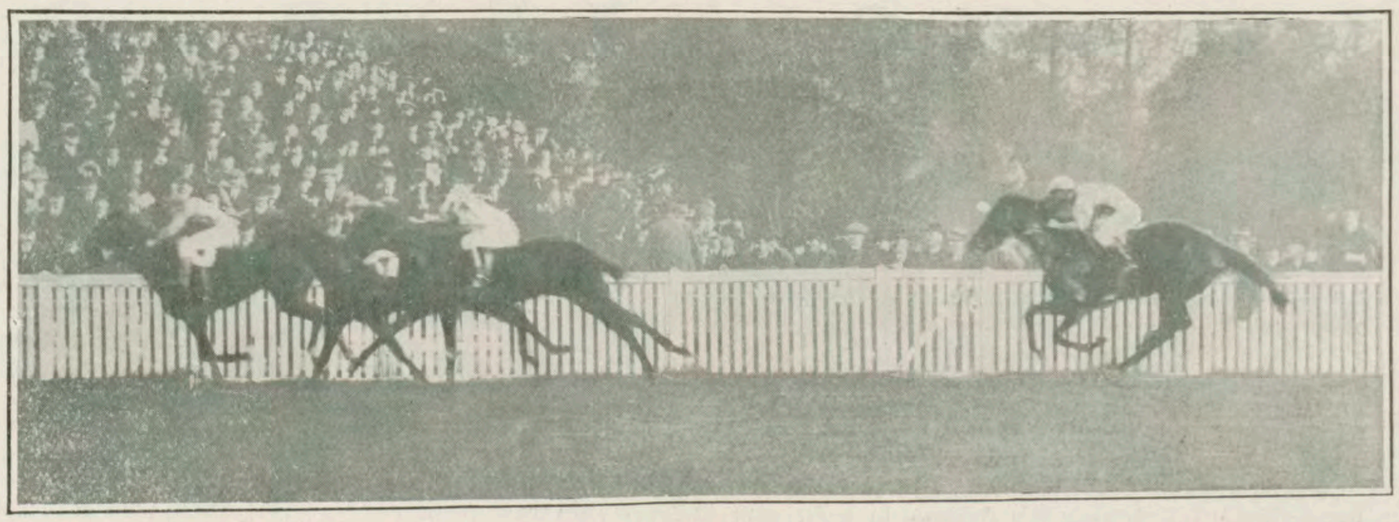
Si l'on admet que sa performance du handicap limité est meilleure, c'est à la différence de distance qu'il faut l'attribuer. Il serait très intéressant de la voir se mesurer à poids égal sur 2.400 mètres avec la gagnante du Prix Vermeille, Moïa.

Elle l'a battue sur 2.000 mètres les deux fois qu'elle la rencontra, mais il y avait entre elles une légère différence de poids, et d'autres circonstances, notamment la présence d'adversaires très avantagés, ont pu troubler dans une certaine mesure la régularité de la rencontre. Mais, provisoirement, c'est Ardèche qu'il faudrait mettre au premier rang.

STUART.



**LE PRIX SALVERTE (4.000 m., 25.000 fr.). — Longchamp, 23 octobre.**
*Le Municipal, Vangoyen et Orsonville sont partis en tête. Dans la montée, Lynx Eyed passait devant Le Municipal. Dans la ligne droite, Chouchoute survenait et battait de peu Rasoir.*



**LE PRIX DE FLORE (2.000 m., 25.000 fr.). — Maisons-Laffitte, 24 octobre.**
*Beauté du Diable, Mrs Fussy et Prude se sont élancées en tête. Dans la ligne droite, Trinqueuse venait attaquer Beauté du Diable et la battait de trois quarts de longueur.*

**LE PRIX DE CHANCEAUX (haies, 2.800 m. 10.000 fr.). — Auteuil, 25 octobre.**
*Ce handicap réservé aux trois ans a été disputé par quatorze concurrents. Il est revenu à Le Monnayeur devant Les Beaux-Arts et Fistissi. Chevèche et Vertueuse étaient tombées.*

**PRIX DE SAINT-FIRMIN (1.100 m., 15.000 fr.). — Longchamp, 26 octobre.**
*Hip a suivi Orphée II, Odin II et Benoiton au début; à mi-parcours, Hip prenait le commandement et gagnait le poteau sans être inquiété. Pétrimolle prenait la seconde place.*

*Le Gérant :* Charles GUYOT

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, Impasse Ronsin, Paris.